S. P. Q. R.

PIANO REGOLATORE E DI AMPLIAMENTO

DELLA

CITTÀ DI ROMA

RELAZIONE

della Commissione esaminatrice nominata dal Consiglio Comunale
nella seduta del 12 Dicembre 1881.

TIPOGRAFIA BENCINI

ROMA
Piazza S. Venanzio
N. 35

FIRENZE
Via de' Pandolfini
N. 20

1882.

S. P. Q. R.

PIANO REGOLATORE E DI AMPLIAMENTO

DELLA

CITTÀ DI ROMA

RELAZIONE

della Commissione esaminatrice nominata dal Consiglio Comunale
nella seduta del 12 Dicembre 1881.

TIPOGRAFIA BENCINI

ROMA
Piazza S. Venanzio
N. 35

FIRENZE
Via de' Pandolfini
N. 20

1882.

Onorevoli signori Consiglieri!

Cenni sulle vicende edilizie di Roma.

Ogniqualvolta per vicende storiche la Roma moderna venne fatta segno di riordinamento o di rinnovamento politico, i suoi governanti posero fra le prime cure l'assetto edilizio della città; imperocchè essa dopo la decadenza dell'Impero, nel primo periodo medioevale, e durante il soggiorno dei Papi in Provenza, erasi ridotta in stato sempre più misero, per diminuzione di abitanti e per materiale deperimento. Il risveglio artistico si manifestò al ritorno dei Papi da Avignone; e nelle monografie della nostra città si rileva, che le prime ampie strade a traverso il dedalo delle antiche rovine, delle casipole e dei recinti baronali si tracciarono sotto i pontificati dei Colonna, dei Cordulmieri, dei Barbo, dei Della Rovere, dei Borgia, dei Medici e dei Boncompagni. Fu durante questo periodo, che si rettificarono, o si aprirono il Corso, la Via

del Babuino e di Ripetta, la Giulia (1), la Paolina, l'Alessandrina, la Bonella, quella d'Ara-Çoeli e la Gregoriana. Quando poi Sisto V, pontefice di forte intelletto, affermò il principato civile contro le fazioni feudali, un nuovo e potente sviluppo edilizio fu impresso a Roma per opera di lui; e in meno di cinque anni furono aperte e sistemate (2) le Vie Felice, Sistina, Quattro Fontane, di Porta Pia, di Santa Maria Maggiore fino a Santa Croce in Gerusalemme, di Porta S. Lorenzo, la Merulana e lo stradone di S. Giovanni, le Piazze del Laterano e dell' Esquilino; senza dire della costruzione dell'acquedotto Felice, degli imponenti edifizi e degli abbellimenti, di cui allora fu arricchita la nostra città. Venendo poi

---

(1) È notevole la seguente iscrizione lapidaria murata nella casa in via Banco S. Spirito sopra la porta al civico N. 32, la quale oltre al ricordare il senso di una celebre frase attribuita al bellicoso Pontefice, con una parola dipinge quale fosse allora la viabilità di Roma

IVLIO. II. PONT. OPT. MAX. QVOD. FINIB.
DITIONIS. S. R. E. PROLATIS. ITALIAQ.
LIBERATA. VRBEM. ROMAM. OCCVPATAE.
SIMILIOREM. QVAM. DIVISAE. PATEFACTIS.
DIMENSISQ. VIIS. PRO. MAIESTATE
IMPERII. ORNAVIT.
DOMINICVS. MAXIMVS. } AEDILES. P. C. MDXII.
HIERONIMVS. PICVS. }

(2) Nell'attico sopra l'acquedotto dell'acqua Felice che attraversa la via di S. Lorenzo, si legge la seguente iscrizione:

SIXTVS. V. PONT. MAX.
VIAS. VTRASQ. ET. AD. S. MARIAM.
MAIOREM. ET. AD. S. MARIAM.
ANGELORVM. AD. POPVLI.
COMODITATEM. ET. DEVOTIONEM.
LONGAS. LATASQ.
SVA. IMPENSA. STRAVIT.
ANNO. DOMINI. MDLXXXV. PONT. I.

all' epoca della rivoluzione francese, troviamo che il breve periodo del regime Napoleonico in Roma non fu meno vantaggioso al progresso edilizio: infatti dal 1809 al 1814 le scoperte e le sistemazioni di carattere archeologico furono oltremodo ricche ed estese, e non fu trascurato l'abbellimento della Roma moderna. A quell'epoca si riferisce l'apertura della nuova piazza Trajana, ottenuta colle demolizioni dei monasteri di Santa Eufemia e dello Spirito Santo; l'apertura della nuova piazza del Popolo cogli emicicli, le fontane, i fabbricati simmetrici, le sostruzioni e la passeggiata del Pincio; la strada che dalla valle del Fôro conduce al Campidoglio; il primo impianto del civico cimitero al Campo Verano; opere poi condotte a termine sotto il pontificato di Pio VII o de' suoi successori. Oltre a ciò furono in quell'epoca compilati gli studi e i piani d'esecuzione, per l'apertura di una piazza larga 40 metri, concentrica al Colosseo; per l'isolamento del Pantheon; per formare delle vaste piazze innanzi allo stesso Pantheon e innanzi alla Fontana di Trevi; pel prolungamento della piazza del Vaticano, demolendo le case fra il Borgo Vecchio ed il Borgo Nuovo; non che per la sistemazione del tronco urbano del Tevere, con i muri e gli stradoni ripuari, a scopo di risanamento e abbellimento della città. Le quali opere sarebbero state tutte, o eseguite, o iniziate in quei tempi di straordinaria operosità, se per poco avesse ritardato la catastrofe della potenza Napoleonica.

Proclamata Roma capitale del Regno e trasportata qui la sede del Governo, necessariamente le condizioni materiali della città si trovarono non rispondenti alla sua nuova destinazione. L'insufficienza dell'abitato, per

un immediato aumento di popolazione stabile, e per quello progressivo, che doveva tener dietro all'accentramento politico; il bisogno delle moderne città di avere facili e libere comunicazioni, di igieniche disposizioni degli scoli sotterranei, fino allora mal soddisfatto; l'esempio recente della rapida trasformazione edilizia di Firenze nel quinquennio in cui ospitò le rappresentanze della nazione, preoccuparono subito l'animo dei nuovi reggitori. E quindi, mentre si pose ogni cura a promuovere tutti quei lavori che presentavano carattere di urgente necessità, si sentì egualmente il bisogno di coordinarli con un piano regolatore generale. A questo effetto la Giunta provvisoria di Governo, trascorsi appena dieci giorni dalla data memorabile del 20 settembre 1870, aveva già nominata con decreto del 30 dello stesso mese una Commissione di undici persone, coll' incarico di studiare l'ingrandimento e il miglioramento della città. La Commissione era composta dei Signori Pietro Camporesi, *presidente* — Pietro Rosa, *vicepresidente* — Antonio Cipolla — Nicola Carnevali — Agostino Mercandetti — Luigi Gabet — Domenico Jannetti — Salvatore Bianchi — Luigi Amadei — Giuseppe Partini — Alessandro Viviani; ingegneri ed architetti questi quasi tutti romani o da lungo tempo dimoranti in Roma, e perciò conoscitori appieno della topografia, delle difficoltà locali, dei problemi infine che erano chiamati a risolvere, per l'assetto edilizio della capitale.

Storia del piano regolatore della Città

Fu quella Commissione che pose le prime basi del piano regolatore; ma se furono i suoi membri ben presto d' accordo sulle massime generali del piano, si divisero poi quando si trattò di concretarne il disegno particolareggiato. Ed è naturale; imperocchè se non è difficile di determinare collegialmente i principii, ai quali si vuole informata un'opera per sua natura vasta e complessa, non è ugualmente facile il tradurli in progetto d'arte concreto, se non se ne affida il carico a pochi, e preferibilmente ad un solo. Si ebbe tuttavia un primo piano regolatore di massima dalla Commissione governativa, un secondo da una frazione della Commissione stessa, e contemporaneamente venivano presentati all' Amministrazione del Comune un terzo piano regolatore dall'ingegnere Mirotti, un quarto dall'architetto Paniconi. Il Consiglio comunale chiamato a deliberare intorno ai detti piani nominò il 3 giugno 1871 un'altra Commissione col mandato di esaminarli e di riferire sul merito e sulla preferenza da darsi ad uno di quei progetti. Essa componevasi dei signori ingegneri Giordano, Betocchi, Canevari e Ruspoli ; trovò di che encomiare ogni disegno, giudicò più completo e preferibile quello della prima Commissione governativa, e suggerì nuove linee e sistemazioni da comprendere in un piano regolatore generale. E il Consiglio commise alla Giunta di compilare, con l'opera dell'ufficio tecnico municipale, un nuovo piano regolatore, il quale racco-

gliesse e coordinasse quanto di meglio e di più pratico era stato fino allora proposto nei progetti anteriori, tenendo anche conto delle idee manifestate dalle persone più competenti. Fu a tale effetto chiamato alla direzione speciale di questo studio e di questo piano il distinto ingegnere signor Alessandro Viviani, che aveva fatto parte della prima Commissione e che poco appresso fu nominato Direttore dell'ufficio d'arte municipale. Dopo qualche mese il piano generale di massima era approntato; la Giunta lo presentò al Consiglio, e fu da questo approvato nella seduta del 28 novembre 1871. Ma prima di sanzionarlo con una approvazione definitiva, e di decidersi a dargli effetto esecutivo nei modi voluti dalla legge 25 giugno 1865 sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità, volle l'Amministrazione comunale, che quel piano fosse esposto al pubblico, per raccoglierne le osservazioni e le critiche; e con notificazione del 13 gennaio 1872 si diè avviso che tutti potevano esaminarlo nell'aula massima capitolina. Si prese nota delle persone che intervennero, le quali furono in media 120 al giorno per 15 giorni consecutivi; in tutto circa 1800. Grandissima parte adunque dei proprietari e degli artisti ebbero esatta conoscenza delle generalità delle proposte, pel miglioramento ed ampliamento della città. Le obiezioni furono poche e parziali, tendenti in genere o ad evitare la distruzione di qualche stabile, o a tutelarne il valore in caso di espropriazione. Ad ogni modo fu fatto tesoro delle osservazioni private e di quelle del giornalismo, per apportare qualche perfezionamento, qualche correzione nel piano di massima. Nel frattempo si vennero man mano approvando non poche delle opere del piano stesso, poi-

chè il bisogno di provvedere all' alloggio della ognora crescente popolazione si era fatto imperioso. Il 14 settembre 1871 il Consiglio approvò i disegni del Quartiere Esquilino; il 13 novembre dello stesso anno la sistemazione della Piazza di Santa Maria Maggiore e delle vie adiacenti; il 20 febbraio 1872 i piani del Castro Pretorio e del Viminale; il 20 marzo successivo quello del quartiere industriale al Testaccio; il 6 aprile dello stesso anno 1872 quello del Celio. Per i quartieri dell' Esquilino e del Castro Pretorio si domandò e si ebbe la dichiarazione di pubblica utilità; per quelli del Viminale e del Celio si fecero convenzioni coi proprietari, all'effetto di tracciare le vie e contrassegnare le aree di terreno fabbricabile; e tutti si trovano ora in stato di avanzata costruzione. Pel Testaccio si stipulò un contratto di concessione; ma il concessionario non essendo riuscito a costituire una società, si ristette da ogni operazione esecutiva. E finalmente nella seduta del 19 agosto 1872 fu approvato il progetto e il piano d'esecuzione del proseguimento della via Nazionale diretta alla Fontana di Trevi e alla Piazza di Sciarra; progetto pel quale si ottenne il diritto di espropriazione, e se ne cominciarono gli atti a forma di legge.

Erasi così pervenuti all'estate del 1873, e il piano di massima tradotto dal Direttore dell' ufficio tecnico in piano particolareggiato, comprendente le parziali approvazioni, e mantenendo intiero il concetto e le basi fondamentali del primo disegno, fu nuovamente presentato alla sanzione del Consiglio, il quale, prima di prendere una deliberazione definitiva intorno al grave argomento, nominò il 9 luglio 1873 una terza Commissione, che

riuscì composta degli ingegneri Armellini, Cipolla, Gabet, Montiroli e Ruspoli, con incarico di esaminare nuovamente il piano ed altri dieci progetti, che da privati ingegneri erano stati nel frattempo esibiti all'Amministrazione municipale. Circa due mesi appresso quella Commissione pubblicò il suo rapporto colla data 3 settembre 1873. Essa concludeva che niuno dei progetti privati aveva qualità da renderlo, o preferibile al piano regolatore dell'ufficio, o da potersi con questo combinare. E in ordine al detto piano ne classificava le opere in tre categorie; la prima comprendente quelle che essa riteneva indispensabili; la seconda quelle che qualificava relativamente utili; la terza quelle che considerava di lusso, od anche inutili: le opere delle due prime categorie opinava potessero costituire il piano definitivo, quelle della terza dovessero togliersi dal disegno. Nella relazione si leggevano le seguenti parole: « A raggiungere convenientemente l'importantissimo oggetto della « classificazione, non vi voleva meno che avere sott'occhio un lavoro completo, com'è quello presentato dall'ufficio d'arte comunale; che studiato com' è in tutti « i sensi, ed anche sotto quello dell' economia e del « rispetto a quanto singolarmente abbellisce Roma, è « degno di moltissimo elogio. » La discussione fu amplissima in quell'occasione, ed il Consiglio intiero invitato dal Sindaco tenne molte sedute preparatorie, nelle quali ogni parte fu presa in esame; si ascoltarono le obbiezioni e le opinioni di ciascuno, le spiegazioni dell'autore del piano e della Commissione, e furono presi accordi, che il Sindaco riassunse in una relazione a stampa, letta al Consiglio nella tornata del 6 ottobre 1873.

E il Consiglio in più sedute pubbliche rifece la discussione generale e particolareggiata sul piano regolatore; esaminò e respinse i reclami dei privati che erano pervenuti all'Amministrazione durante i 15 giorni, nei quali al principio del 1872 il piano di massima era stato esposto al pubblico; ed in adunanza 18 ottobre 1873 approvò il piano regolatore e di ampliamento, quale finalmente era stato presentato dall'ufficio, in parte ristretto o modificato d'accordo coll'ultima Commissione, e diè incarico al Sindaco di farlo approvare dal Governo come opera di pubblica utilità. Ma mentre si stavano approntando le copie dei disegni e degli allegati richiesti dai regolamenti a corredo delle domande per la sanzione legale del piano, taluno dei consiglieri municipali venne in tanto pensiero per lo stato economico del Comune, che non dubitò di proporre al Consiglio la sospensione generale non solo dei progetti approvati, ma anche dei grandi lavori incominciati, per esaminare in appresso quali fosse opportuno continuare, quali abbandonare. Il disavanzo nei bilanci dei primi anni, gl'impegni gravi assunti per straordinari lavori edilizi, il prestito già contratto ed insufficiente, avevano reso manifesto che senza il concorso del Governo, la città non avrebbe potuto, colle proprie forze, sopperire alle esigenze della sua nuova posizione; e che non potevasi pretendere dal Comune di Roma lo eseguimento di una mole di opere, le quali in gran parte si domandavano a comodo e decoro della capitale dell' intiera nazione. Lo che rende ragione del come e del perchè il Consiglio, tornando sui propri passi, approvò la proposta sospensione; tanto più che allora nè si era fatta alcuna pratica per ottenere

un concorso nelle spese, nè forse si sperava di ottenerlo. Si decise pertanto di continuare solamente i lavori dei nuovi quartieri nell'altipiano, e di collegarli alla città colla prosecuzione della via Nazionale, ponendo per intanto in disparte i progetti per apertura di altre grandi strade, e per impianto di altri quartieri.

E poichè, secondo il piano regolatore, via Nazionale avrebbe dovuto sboccare in Piazza di Sciarra e continuare fino alla Piazza del Pantheon, e via Cavour collegarsi a Piazza di Venezia, il Consiglio, abbandonato questo concetto, determinò che via Nazionale dovesse invece volgere a Piazza di Venezia, e di soprassedere ad ogni nuovo lavoro. Così il piano regolatore, studiato indefessamente e con amore, condotto innanzi attraverso gli esami ed i giudizii delle Commissioni che si succedettero una all'altra, uscito vittorioso dal cimento della pubblica discussione, dovè rimanere nell'archivio dell'ufficio tecnico fino al momento presente. Tuttavia il proposito di desistere da nuove grandi opere non si potè in modo assoluto mantenere; ed incalzando i bisogni, non solo si proseguì nei lavori per i nuovi quartieri dell'altipiano, e si continuò la via Nazionale collo sbocco a Piazza di Venezia, ma a poco a poco si intrapresero altri lavori, o per provvedere alla viabilità prendendo occasione dalle ricostruzioni di alcuni stabili privati, o per la fognatura e il bonificamento del sottosuolo, o per il comodo e il decoro della città. Citiamo ad esempio gli allargamenti delle vie del Corallo, di Piè di Marmo, della Gatta, delle Convertite, di alcuni tratti della via Venti Settembre, di Piazza della Minerva, della via Tiburtina fino al Cimitero, concorrendo

alle spese dell' opera provinciale; le sistemazioni della via Baccina e degli Zingari, delle vie di San Vitale, Panico, Borgo Nuovo e dei Piazzali di Termini; il prolungamento dello stradone Principe Eugenio fino alla Porta Maggiore; il fognone per lo scolo delle acque del Colosseo; il tratto di collettore alto a sud del Colosseo stesso; la costruzione di un serbatoio di 1000 metri cubi d'acqua; il collocamento di una prima rete di condotture per l'inaffiamento degli alti quartieri; la nuova scuola all'Esquilino; il mercato del pesce; l'allargamento di Ponte Sisto; l'apertura di fornici laterali alla Porta Flaminia; il cavalcavia di S. Bibiana, il palazzo che si sta costruendo per l'Esposizione di Belle Arti, ecc. Delle opere principali eseguite dal 1870 al 1881 noi daremo in fine di questa relazione un elenco, che ne dimostra l'importanza e la spesa. Inoltre si fece approvare, come opera di pubblica utilità, lo stralcio del piano regolatore per i versanti dei colli Quirinale e Viminale; e dal Consiglio furono approvati altri stralci del piano stesso, cioè il proseguimento di via Cavour fino alla via Alessandrina, e di via Nazionale fino a S. Pantaleo, con animo di domandarne la dichiarazione di pubblica utilità anche nel caso, in cui non si fosse conclusa col Governo la convenzione pel Concorso alle opere della capitale. Se però il Comune costretto dalla forza delle cose a recedere dal riserbo, che erasi imposto in ordine alle nuove costruzioni edilizie, sobbarcavasi a nuove spese, sproporzionate in tutto alle sue risorse, non ometteva contemporaneamente di rappresentare alle autorità dello Stato, che le condizioni delle finanze municipali non avrebbero consentito di continuare nella vasta impresa;

e che il Governo avrebbe dovuto soccorrere moralmente e materialmente la trasformazione edilizia della città, che d'un tratto era divenuta centro politico della nazione italiana. Questa idea a poco a poco divenne generale; la giustizia e la necessità del concorso governativo non furono più messe in dubbio; le varie Amministrazioni, che si succedettero nel Comune di Roma, ne trattarono col Ministero le condizioni; il Parlamento ed il Senato le sanzionarono; e finalmente fu pubblicata la legge 14 maggio 1881, sul concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della capitale del regno.

Mandato della Commissione esaminatrice del piano regolatore

Questa legge naturalmente doveva esigere la pubblicazione del piano regolatore, costituendo esso il concetto e la base di tutto il riordinamento edilizio. Difatti l'articolo 2° della convenzione fra Governo e Comune stabilisce, che innanzi tutto debba quel piano essere sottoposto all'approvazione legale. E l'Amministrazione municipale, confortata dalla deliberazione presa dal Consiglio nella seduta 20 luglio 1881, ordinò al Direttore dell'ufficio tecnico di riassumere e dare perfezionamento al piano regolatore in modo, che riuscisse informato ad unità di concetto, in armonia con quanto è stato eseguito o iniziato, corrispondente ai bisogni accertati dalla esperienza, conforme infine alle idee più vagheggiate, che si vennero manifestando dal 1870 in poi; delle quali l'ufficio possedeva la tradizione, ed avevano formato oggetto di studio continuo.

La sopraccennata deliberazione, la quale autorizzava la Giunta a far preparare e presentare il disegno definitivo del piano regolatore, riservava però al Consiglio la nomina di una Commissione per esaminarlo. E nella seduta del 9 decembre 1881 avendo appreso, che il piano era terminato (salvo le varianti, che potevano occorrere dopo la scelta delle aree per alcuni edifizi governativi), e che da parte della Giunta era già stato discusso, per farne argomento di proposta, il Consiglio stesso stabilì, che la nomina della Commissione si facesse prima che il piano gli fosse presentato, anche per la economia di tempo, che si sarebbe ottenuta risparmiando al Consiglio di dover fare esso medesimo un esame particolareggiato sopra ciascuna proposta del piano regolatore; tanto più che si trattava di un piano, il quale non è che la riproduzione e la riduzione di quello che qualche anno avanti era stato approvato. Si deliberò pertanto un ordine del giorno nei seguenti termini: « che la Commissione debba essere composta di « sette consiglieri, con facoltà di aggregarsi tutte quelle « persone, anche estranee al Consiglio, delle quali cre- « desse utile udire il parere. » E infine il Consiglio nella successiva seduta, 12 decembre 1881, nominò i componenti la Commissione nelle persone dei sottoscritti.

Noi ci ponemmo subito all'opera con quell'impegno, che era imposto non solo dalla fiducia, che a Voi, Onorevoli Colleghi, piacque accordarci, ma anche dalla gravità del mandato. Che se abbiamo creduto richiamare alla memoria dei Consiglieri, i quali da molti anni seggono in questo consesso, ed esporre agli altri eletti più recentemente, la lunga storia del piano regolatore e di

ampliamento della Città, ciò facemmo, perchè potesse apprezzarsi meglio la logica e il nesso, tanto del disegno definitivo, sul quale siete ora chiamati a deliberare, quanto delle nostre deduzioni e proposte; le quali, benchè sieno conseguenza di un esame fatto integralmente, non potevano scompagnarsi dal riguardo dovuto alle opere edilizie compiute od iniziate, ed agli intendimenti di tempo in tempo espressi dal Consiglio colle successive approvazioni. Sicchè potrà aversi fino da ora la convinzione, che se vi fu mai progetto esaminato in ogni sua parte, riveduto da Commissioni rinnovate con l'ammissione di persone che voi giudicaste competenti, discusso ripetutamente ed in epoche di vario indirizzo amministrativo dal Consiglio comunale, questo è certamente il piano regolatore della nostra Città.

Teniamo inoltre a far palese, come noi preoccupati sopratutto dal timore, che col piano regolatore si potesse recare oltraggio, anche inavvertito, alle opere e alle memorie antiche, medioevali e storiche, di cui è cotanto ricca la nostra città (alcune delle quali non appariscono, o sono note soltanto agli speciali cultori degli studi archeologici e dei patri monumenti), volemmo che ci assistessero nell'esame del piano, sotto tale punto di vista, i signori, architetto cav. Rodolfo Lanciani e dottor Costantino Corvisieri, ai quali ci piace esprimere qui sinceri e meritati ringraziamenti.

Il fatto fin qui non è poco « meminisse juvabit, » e ciò che rimane a farsi è più assai; ma come per lo passato la Comunale amministrazione non prese sgomento soverchio del trovarsi tutto ad un tratto, ed impreparata, nel turbinìo di cento e mille bisogni da soddisfare,

così può affidare sè e gli altri che proseguirà nell'opera sua con senno e risolutezza.

Ed ora noi v'intratterremo, o Signori Consiglieri, colla esposizione del nostro operato.

Criteri seguiti nell'esame del piano regolatore

Abbiamo detto che, prescindendo da ogni anteriore concetto sull'argomento, si è da noi voluto rifare in tutto l'esame del piano, quale oggi trovasi delineato, e quale è proposto dall'Amministrazione municipale. Partendo dunque dalla cognizione dello stato attuale della città, tanto nella parte del vecchio abitato, come in quella ove si è venuta ampliando, noi volemmo dapprima fissare le massime generali, che, a parer nostro, si debbono riscontrare nel progetto di un piano regolatore, e le speciali derivanti dalle condizioni topografiche e artistiche di Roma. Stimiamo di esporre tali massime, perchè giovano a render conto al Consiglio dei pareri, che saremo per manifestare sullo insieme e su ciascuna parte del vasto progetto.

La necessità di un piano regolatore, pel razionale coordinamento dei lavori di sistemazione ed ampliamento della nostra Città, non ha bisogno di essere dimostrata. La Legge sul concorso governativo ci domanda questo piano, e anche senza di essa lo reclama la natura delle cose e la pubblica opinione. Le Amministrazioni comunali passate hanno dovuto mano a mano adottarne degli stralci; e la mancanza di un piano generale obbligatorio non mancò di produrre i suoi in-

convenienti, quantunque le amministrazioni stesse si adoperassero costantemente, e riuscissero talvolta a diminuirli o anche evitarli con trattative private. Ciò non pertanto furono in diversi casi costrette di concedere licenza di ristauri e di edificazioni in luoghi, dove cadrebbero aperture o correzioni di vie importantissime; e così, quando non sia possibile modificare l'andamento delle linee regolatrici, saremo costretti ad espropriare a caro prezzo fabbriche ricostruite di recente, che nel loro stato primitivo avrebbero avuto pochissimo valore.

Ma a parte la necessità del piano, noi dovevamo occuparci della sua estensione, in rapporto all'aumento della popolazione prevedibile entro un lasso razionale di tempo. Già le statistiche del decennio anteriore al 1871 avevano dimostrato che l'incremento naturale della città si approssimava ai tremila abitanti per anno: dal 1871 al 1881 l'incremento invece fu di circa 80 mila abitanti. Buona parte di questi, forse la metà, è dovuta all'eccezionale circostanza del trasporto in Roma della Sede del Governo, e delle pubbliche Amministrazioni; e può argomentarsi che l'incremento naturale sia stato in media di soli 4 mila abitanti per anno. Però è da notare, che le cifre dell'aumento in questi ultimi anni, nei quali poteva considerarsi compiuto quello eccezionale suindicato, fu superiore a quella media; risultando di 7100 nel 1879, di 9600 nel 1880, di 6500 nel 1881. È prudente dunque che le previsioni siano alquanto superiori al risultato medio normale del decennio trascorso, tanto più che in conseguenza dell'approvazione di un piano regolatore, dell'obbligo di nuovi edifizi ed

istituti governativi, dello spirito d'intrapresa ognora crescente, del credito pubblico vieppiù assodato, l'incremento della popolazione sarà favorito in un prossimo avvenire meglio, che non potè esserlo in passato, causa non ultima la deficienza di abitazioni.

Ci siamo quindi formato il criterio, che l'aumento naturale entro i prossimi 25 anni (periodo che corrisponde al valore giuridico dei piani regolatori e di ampliamento delle città) possa essere, in media, di 5 mila abitanti per anno, ed in tutto di 125 mila; i quali aggiunti ai 300 mila, e più, accertati nell'ultimo censimento, danno una cifra di popolazione prevedibile di 425 mila abitanti. Ora considerando, che le città bene costituite contengono ordinariamente 500 abitanti per ettare di terreno, tra fabbricato e stradale, l'estensione del nostro piano avrebbe a comprendere una superficie di 850 ettari; e siccome l'abitato della città nel 1871 già aveva una estensione di circa ettari 500, così ne deriva che i nuovi quartieri bisogna siano tracciati sopra una superficie di ettari 350, assegnando una superficie ulteriore per le parti che possono essere più adatte a villini, piazzali a giardino, viali, opifici e stabilimenti industriali.

Determinata in tal modo l'estensione necessaria per i nuovi quartieri, e scelte le località più acconcie a costruirveli, bisogna poi metterli in comunicazione fra loro e coi centri del vecchio abitato, mediante grandi vie, ed anche mediante parecchie vie, secondo l'ampiezza di ciascun quartiere. Tali comunicazioni poi hanno a farsi larghe così, da permettere libera circolazione a'pedoni ed a'veicoli, e l'adozione di quei mezzi più celeri ed eco-

nomici, oggi in uso nelle grandi città, per temperare il difetto delle grandi distanze; dirette più che sia possibile; di pendenze moderate, quanto il comporti la differenza altimetrica dei punti da collegare. Tuttociò è essenziale per favorire l'iniziamento e il rapido sviluppo delle fabbriche, e per assicurare il compenso locatizio al valore fondiario delle nuove costruzioni. E altre linee debbono parimenti essere segnate, le quali mettano fra loro in rapporto i quartieri, che sorgessero sovra zone separate.

In quanto ai luoghi opportuni per i nuovi quartieri, benchè oramai tutti scelti, la Commissione ha ritenuto per massima, che l'estensione dell'abitato abbia a promuoversi di preferenza nell' interno della cerchia della città, ove esistono tuttora grandissimi spazi disabitati, di quello che assegnare troppo vasta superficie esterna, da includere poi nella cinta daziaria.

Ma oltre al bisogno di nuove abitazioni, una grande città deve pur provvedere a che abbiano sede conveniente, e possibilità di sviluppo, quelle istituzioni commerciali, e quelle industrie e manifatture, che meglio prosperano nei grandi centri di popolazione; come ad esempio, i doks, i mercati, i mattatoi, certi opifici meccanici, le fonderie, i laboratori, e soprattutto le industrie applicate alle belle arti. Il terreno propizio a ciò deve per massima essere scelto abbastanza appartato, anche perchè possano trovarvi posto le arti o insalubri o romorose: deve avere modo di collegarsi ai binari delle ferrovie, e di smaltire facilmente le acque impure per sostanze organiche o minerali: deve finalmente aver giacitura adatta per la distribuzione della forza motrice, sia meccanica, sia idraulica.

Né si è omesso di stabilire anche le norme relative all'ampiezza delle strade nei quartieri, che ancora dovranno sorgere. L'opinione delle strade larghissime fu sostenuta da coloro, che prendono a modello le grandi nuove città dell'estero, e che prevedono il moltiplicarsi delle linee ferrate interne a trazione animale, od anche a trazione meccanica; l' opinione contraria traeva argomenti dal nostro clima variabile, meridionale, e dal bisogno di strade ombreggiate durante il lungo periodo estivo. La questione si riduceva adunque ad esaminare, se convenisse adottare l' alberatura nelle vie interne fiancheggiate da case, lo che avrebbe diminuito il difetto delle grandi larghezze; ed infine fu ammessa la massima, per non pregiudicare la possibilità dell'alberatura, che le strade principalissime dei quartieri nuovi da tracciarsi ancora, abbiano 25 metri di larghezza; e che le altre da non alberarsi possano variare dai metri 20 ai 12, secondo la loro lunghezza ed importanza.

Più difficile era il fissare norme sull' apertura o correzione delle strade nel vecchio abitato, attese le molte soggezioni, che tale assunto presenta, e che per ragione di archeologia e di arte si trovano in Roma in grandissimo numero, anzi ad ogni passo. Tuttavia riservando i temperamenti per risolvere le difficoltà in ogni caso speciale, la Commissione ritenne, che in genere dovessero essere osservati i seguenti principi:

a) Le grandi arterie interne poche, attraversanti da un capo all'altro la città, e dirette secondo la corrente del movimento attuale, o di quello che andrà a crearsi per l' impianto dei grandi nuovi quartieri; tenendo presente la necessità di servire contemporanea-

mente alle stazioni ferroviarie, al quartiere industriale, al mercato.

b) Le arterie secondarie, ma necessarie a collegare i centri più importanti delle varie regioni della città, doversi dirigere, pure esse, secondo le correnti già determinate del movimento; e doversi anche distribuire in modo equabile e alternato colle strade attuali, compiendo colle arterie principali una rete, che favorisca in ogni senso la libera circolazione.

c) Per lè ultime linee poi, che chiameremo di terz'ordine, doversi limitare l'opera a parziali allargamenti e rettificazioni di alcune strade esistenti, che possano riuscire di complemento alla nuova rete stradale; senza preoccuparsi troppo delle correzioni, che potessero desiderarsi nella generalità delle vie e dei vicoli di Roma. Imperocchè facendo altrimenti, non si lascerebbe intatto alcun punto della città, la mole dei lavori si aggrandirebbe sconfinatamente, ed i risultati che se ne otterrebbero riuscirebbero inadeguati al grave dispendio, perdendo di mira il vero obbiettivo di un piano regolatore, che è quello di aprire opportune, ma grandi linee di comunicazione e di circuito, nelle quali vadano a riversarsi le correnti del transito, obbligate prima a spandersi nelle anguste e tortuose vie del vecchio abitato.

Per le larghezze delle vie da aprirsi nell'interno della città, ragioni di economia e di riguardo ai fabbricati di molta mole, che si trovano disseminati in ogni contrada, ci hanno consigliato a moderare gli altrui ed i nostri desideri; ed eccettuata la prosecuzione della via Nazionale, che per legge siamo obbligati a tenere di

metri 20 di sezione, noi crediamo che basti assegnare 16 metri di larghezza alle arterie principali, 14 ed anche 12 alle secondarie.

Tuttavia quei moduli non si possono avere come invariabili in ogni singola strada, volendosi, per regola, fare a meno di distruggere, senza assoluta necessità, qualunque opera d'arte antica e moderna, che sia pregevole per merito, per nobiltà o per carattere. Per la quale ragione crediamo possibili i rettifili assai di rado, e ci contentiamo che si segua andamento apparentemente meno regolare. Riteniamo nondimeno assai più conveniente, quando giovi alla continuità delle nuove arterie, il partito di aprire coi tagli quei gruppi di case vecchie e scadenti senza interni passaggi, che s'incontrano in alcuni punti della città, piuttosto che impegnarsi in allargamenti equivalenti di prossime strade. Per tal modo si raggiunge lo scopo con minore sacrificio, e colla ricostruzione si provvede alla riforma e all'igiene delle contrade più misere e deserte.

La Città essendo divisa in due parti dal Tevere, occorreranno alcuni ponti nuovi per la traversata del fiume; e considerato, come i ponti attuali fossero insufficienti al bisogno, anche quando la città conteneva meno di 200 mila abitanti, e quando il Trastevere e i Borghi non accennavano a riordinarsi e ad ampliarsi, la Commissione riconosce utile, che i ponti nuovi si abbiano a costruire non solo presso i luoghi destinati alle novelle edificazioni, ma eziandio nei tratti troppo estesi del fiume, i quali ne sono privi lungo le sponde abitate dalle due parti. Ad ogni modo la distanza di un ponte dall'altro non dovrebbe possibilmente essere maggiore

di 300 o 400 metri, e vorrebbero essere situati in coincidenza di grandi strade, o esistenti o nuove, dirette in senso normale alle rive.

Ogni città, che si rimoderna, cerca la facilità delle comunicazioni, ma non trascura il diletto delle passeggiate e dei giardini. Abbiamo però riflettuto, non essere conveniente destinare a questi terreno utilizzabile per l'ampliamento dei quartieri di abitazione; ma che si debba profittare dei grandi spazi, dove si estendono gli avanzi della Roma antica, e dove pel rispetto a questi dovuto non si potrebbe estendere il caseggiato, e riteniamo che le passeggiate abbiano a svilupparsi utilmente alla periferia della città, e collegarsi ai proposti giardini con ampi viali.

Esame critico del piano regolatore e di ampliamento presentato dalla Giunta al Consiglio Comunale

Dopo avere così stabiliti i criteri, ai quali deve essere informato il concetto del piano generale, per la riforma edilizia della città, la Commissione prese in esame prima nel suo complesso, e quindi nelle singole parti il disegno presentatole dalla Giunta e già da Lei largamente discusso, come ne fanno fede i verbali delle sue sedute, che ci furono esibiti per averne notizia. Questo disegno trovasi esposto nell'antisala dell'aula capitolina, affinchè i Signori Consiglieri con questa relazione alla mano possano aver agio di riscontrarlo. Altri disegni parziali lo accompagnano, e rappresentano le poche modificazioni e le aggiunte, che la Commis-

sione stima si abbiano ad adottare, perchè esso riesca più completo, e in tutto conforme alle massime espresse di sopra. Noï passeremo ora a descriverlo con quell'ordine e con quella chiarezza, che si potranno maggiori, facendo un'esposizione ragionata dello scopo, che con ogni singola opera si è inteso di raggiungere, ed esprimendo i nostri pareri, e le nostre proposte.

Quartiere al Castro Pretorio e terreno per la Caserma di un Reggimento di Artiglieria

Il piano del quartiere di abitazioni al Castro Pretorio fu approvato dal Consiglio Comunale nella seduta dei 27 febbraio 1872; dato poi in concessione alla Società di Credito Immobiliare e di costruzioni in Italia, passò in appresso alla Società Italo-Germanica, e finalmente alla Banca Tiberina. Le strade di esso furono tutte eseguite; e la fabbricazione n'è così avanzata, che in breve potrà dirsi intieramente abitato. Misura l'estensione di *40 ettari*, potrà contenere ventimila persone, ed è circoscritto dalla, via Venti Settembre, dalle mura orientali della Città, dalla via di Porta S. Lorenzo e dalle Terme Diocleziane, compresa la parte non assegnata alla edificazione. Col piano regolatore attuale non si portano variazioni in questo quartiere, ma solo si disegnano taluni complementi. In fatti il pomerio interno, che percorre colla larghezza di Met. 40 la fronte della caserma detta del Macao, e che ora termina colla strada estrema a Sud-Est del quartiere d'abitazioni, sarà continuato fino alla nuova Porta S. Lorenzo, da aprirsi

in corrispondenza tanto della recente strada del Cimitero costruita dalla Provincia col concorso del Comune, quanto del cavalcavia della strada ferrata presso Santa Bibiana. La prosecuzione di questo tratto del pomerio non è soltanto un abbellimento, ma una necessità, dovendosi fare sotto di esso il fognone per condurre le acque del Castro Pretorio all' altro, che convoglia le acque di quasi tutto l'Esquilino, e che funziona come un ramo dell'alto collettore sulia sinistra del Tevere. Perchè è da sapere, che ora le acque del Castro Pretorio si scaricano fuori delle mura in una chiavica provvisoria fin presso il Campo Verano, ove le riceve un fosso confluente dell'Aniene; ma questo ripiego dovrà abbandonarsi il più presto possibile.

Altro miglioramento del quartiere è la maggiore larghezza assegnata alla via di S. Lorenzo, per darle sezione di 20 metri fino alla Porta omonima. Il tratto di questa strada, fin dove terminano le nuove fabbriche, ha già quell'ampiezza; nel resto è così insufficiente e pel tramway ivi in esercizio, e pel carreggio continuo dei materiali da costruzione provenienti dalle molte cave della contrada esterna, e per il transito diretto al Cimitero, che da tutti se ne reclama la correzione. Ma ad un certo punto questa via è attraversata dall'acquedotto Felice; il quale con vizioso andamento si distacca dalle mura della Città e si congiunge al tratto che divide la via di S. Lorenzo dalla stazione ferroviaria. Dove poi cavalca la strada, il manufatto disegnato dal Fontana ha qualche pregio artistico, e ricorda con la iscrizione lapidaria collocata nell'attico, il decreto col quale Sisto V, nel primo anno del suo Pontificato (1585),

dotò d'acqua potabile il Rione dei Monti (1). Benchè la necessità del transito, la prosecuzione del pomerio e del collettore, l'apertura della nuova Porta S. Lorenzo sotto lo speco dell'attuale acquedotto obblighino a sostituire un sifone in ghisa al corrispondente tratto murato, pure la Giunta e la Commissione stimano, che l'Arco di Sisto V, pregevole non tanto come lavoro d'arte, quanto per ragione storica, debba essere conservato nel suo posto attuale, demolendo il resto dell'opera, sicchè possa compiersi anche in questo punto l'allargamento della strada.

Giova infine notare che il pomerio, la via ampliata di S. Lorenzo, e l'estrema via del quartiere abitabile

---

(1) Ecco la iscrizione:

SIXTVS. V. PONT. MAX.
DVCTVM. AQVAE. FELICIS.
RIVO. SVBTERRANEO.
MILL. PASS. XIII.
SVBSTRVCTIONE. ARCVATA. VII.
SVO. SVMPTV. EXTRVXIT.
ANNO. DOMINI. MDLXXXV. PONT. I.

È noto che Sisto quinto, da Gregorovius chiamato « il più edificatore di tutti i principi della Chiesa » prevenendo i tempi, tentò di ripopolare i colli della Città e comprese che ciò non si potrebbe senza avere copia di acqua potabile. In prova si trascrive la iscrizione lapidaria murata nell'acquedotto dell'acqua Felice fuori di città, nell'arco sulla via di Frascati in luogo detto *il monte del grano.*

SIXTVS. V. PONT. MAX.
QVO. FONTIBVS. RESTITVTIS.
DESERTI. VRBIS. ITERVM. HABITARENTVR. COLLES.
AQVAS. VNDIQVE. INVENIENDAS. MANDAVIT.
AN. MDLXXXV. PONTIF. I.

contengono un ampio triangolo di terreno della superficie di circa metri quadrati 90 mila, assai opportunamente scelto, per edificarvi la caserma per alloggiare un reggimento di artiglieria, che è obbligatoria per effetto della Legge di concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della capitale del Regno. La quale caserma resta così circondata intieramente da ampi stradoni, e compie nel suo estremo lembo l'edificazione della contrada, che ha preso nome dall'antico Castro Pretorio.

Quartiere all'Esquilino e terreno pel Policlinico

Il Consiglio Comunale deliberò la costruzione del vasto quartiere nell'altipiano dell'Esquilino, e ne approvò il disegno nella tornata dei 14 settembre 1871. Una zona di esso fu concessa alla Società unita della Compagnia Commerciale italiana di Genova, e della Banca italiana di costruzioni di Genova, che si venne trasformando in società speciale col titolo di Impresa dell'Esquilino; ed oramai questa prima parte del quartiere, fra la via Viminale e S. Eusebio, fra la Stazione e la piazza di S. M. Maggiore e via Carlo Alberto, è tutta ultimata ed abitata.

Le altre zone poi più remote, comprese fra S. Eusebio e il nuovo viale Manzoni, e fra le officine della Stazione e la via Merulana fino a' SS. Pietro e Marcellino, furono direttamente espropriate dal Comune che, aperte le strade e preparate le fogne, le concesse parzialmente all'edificazione. È per tal modo che sorsero le

fabbriche economiche di proprietà del Senatore Alessandro Rossi, quelle dell'Impresa Veneta di costruzioni lungo la via Merulana, ed altre; e che sorgeranno fra poco i grandi edifizi con portici nella vastissima piazza centrale Vittorio Emanuele allocati con atto di cessione del 28 decembre 1881 all'Impresa Marotti, Frontini e Ditta U. Geisser e C.°

Anche per questo quartiere il piano regolatore non disegna che complementi. In primo luogo l'ingresso della via Principe Umberto, per chi proviene dal Piazzale di Termini, è nascosto dal casino e villetta Massimo, il quale edifizio è pur d'inciampo all'unione rettilinea della via Viminale colla via S. Martino e con la Piazza dell'Indipendenza nel Castro Pretorio. La Commissione, prima di ammetterne la demolizione, già segnata nel piano, ha molto ponderato se rispetti di arte e di tradizione non vi si opponessero. Le notizie avute posero in chiaro, che quantunque il casino fosse eretto sui disegni del Fontana per ordine del Cardinale Montalto, poi Sisto V, ha merito molto inferiore all'altro dello stesso architetto, che si è conservato nell'interno della Villa Peretti. Di più il casino restò manomesso e spoglio degli oggetti d'arte, che un tal Staderini, il quale erane in possesso nel 1784, vendè a stranieri: ed ora non avanzano che pitture decorative della scuola degli Zuccheri, alcuna delle quali, se si ritenesse di qualche pregio, potrebbe essere distaccata e conservata altrove. Daltronde il bisogno di dare forma regolare al Piazzale di Termini; di aprire la comunicazione di questa parte col quartiere Esquilino; di togliere un ostacolo alla bella linea stradale, che dalla caserma

del Macao con una lunghezza di metri 1080 giunge per via Viminale fino alla via delle Quattro Fontane, determinò la Commissione ad approvare l'atterramento del Casino Massimo, lasciando all'edificazione l'annessa villetta.

Un'altra linea che merita di essere completata è quella, che partendo dalla Piazza di S. M. Maggiore ha nome, prima di via della Coroncina e poi di via Merulana; la sua parte centrale fra S. Vito e SS. Pietro e Marcellino fu già corretta di livello ed allargata fino a met. 25. La stessa larghezza le si assegna pel tratto detto della Coroncina, e per l'altro fra SS. Pietro e Marcellino e Piazza di S. Giovanni. Ciò fu approvato già dal Consiglio nel piano regolatore del 1873; ma il decreto d'espropriazione fu chiesto ed ottenuto, per la sola parte intermedia compresa nel quartiere Esquilino. Non si potrebbe rinunziare ora a continuare la via nelle parti non eseguite, poichè oltre al vantaggio della viabilità e della euritmia della strada, si raggiunge anche un ottimo effetto estetico. In fatti questa bellissima linea aperta sotto il Pontificato di Sisto V, con sezione limitata, e sufficiente allora, che percorreva una contrada senza fabbriche, era in questo difettosa, ed il suo asse non coincideva con i centri dei monumenti, che pur servivano di obbiettivo alla via. Ora invece, per l'allargamento iniziato e da compiersi, il nuovo asse andrà a collimare da un capo coll'obelisco e col mezzo dell'elegantissimo prospetto laterale della Basilica Lateranense, dall'altro col mezzo della imponente facciata della Basilica Liberiana, la cui Piazza verrà regolarizzata col taglio proposto tra gli imboc-

chi delle vie Carlo Alberto e Coroncina, e coll'abbassamento del terreno, che ora fa groppa tra queste strade; sicchè la fontana con la colonna spiccherà meglio sul fondo e resterà simmetricamente isolata.

Parimenti dovrà essere ampliata di sezione l'ultima parte della strada, che conduce a Santa Croce in Gerusalemme, per porla in relazione con i tratti già corretti, e che hanno preso i nomi di via Carlo Alberto e di via Conte Verde. Saranno poi da protrarre il viale Margherita per dargli sfogo verso la Porta Maggiore, e la via Emanuele Filiberto, che dalla Piazza Vittorio Emanuele farà capo alla Porta S. Giovanni, in modo analogo all'eseguito prolungamento della via Principe Eugenio, che dalla piazza stessa va diritta alla Porta Maggiore. Queste varie strade saranno rilegate alle loro estremità da una traversa, o pomerio interno. Incontrandosi però in due punti gli avanzi dell' acquedotto Neroniano, si è determinato che abbiano a rispettarsi, e che si passi sotto i loro archi, o a fianco dei ruderi discontinui.

Per tal modo il quartiere all' Esquilino, che nel perimetro destinato alla fabbricazione comprende una superficie di ettari 66 capace di circa 33 mila abitanti, riuscirà nobilmente completo anche nelle linee eccentriche, e conforme al progetto, che in origine ne fu studiato. Basterà che buone linee lo colleghino alle parti popolose di Roma; essendochè queste comunicazioni non potranno non eccitare e promuovere la rapida e totale edificazione della parte meridionale del descritto quartiere.

A suo luogo ci intratterremo delle linee, che a tal

fine sono state proposte: ora non possiamo fare a meno di osservare, come il quartiere Esquilino, a cagione dell'argine ferroviario, rimanga separato dall' opposto quartiere del Castro Pretorio, e specialmente dalla via suburbana Tiburtina, importantissima per il tramway a vapore, per le cave dei materiali da costruzione, e per l'accesso al grande Cimitero della città. Non vi è altra comunicazione verso questa parte, che il cavalcavia di Santa Bibiana ormai compiuto, largo met. 15, lungo met. 33. Quest'unico passaggio riuscirà un giorno affatto insufficiente; ed è a nostra notizia che l' ufficio tecnico aveva proposto il cavalcavìa a tre fornici, ma che l'Amministrazione comunale d' allora decretandone l'attuazione, per economia di spesa, volle che si sopprimessero i fornici laterali. La Giunta, nell'esaminare il piano regolatore, raccomandò all'ingegnere Direttore di studiar modo di correggere il difetto, o ampliando l'attuale passaggio, o proponendone un secondo. Ed egli facendo rilevare, che un passaggio sotto la ferrovia, più a Nord, non sarebbe stato praticabile, perchè la piattaforma della stazione ha una larghezza di ben 240 metri; che l'aggiunta di due fornici laterali al cavalcavia di Santa Bibiana non potrebbe non riuscire deforme, ora che fra le luci non è più possibile lasciare delle pile sottili, ha trovato che l'unica soluzione sarebbe di costruire, a suo tempo, un altro passaggio, ugualmente di 15 metri, in prosecuzione del viale Manzoni sotto la ferrovia, che in quel punto ha la sola larghezza occorrente ai binari d'arrivo. E la Commissione convenendo in tale proposta ritiene, che nel piano regolatore debba essere disegnato questo secondo cavalcavia.

Finalmente è qui il luogo di notare, che a sede del Policlinico, il quale è un altro degli edifizi governativi da erigersi in forza della legge sul concorso dello Stato nelle opere edilizie della capitale, fu scelta un'area fabbricabile di proprietà del Comune che confina coll'estremo viale Manzoni, più il vasto appezzamento di terreno di ragione privata al di là del quartiere, e prospiciente gli stradoni di Santa Croce ed Emanuele Filiberto, lasciando però libera la viabilità di tutte le strade segnate nel piano.

Quartiere al Celio

Questo piccolo quartiere, studiato dall'ufficio, fu approvato dal Consiglio fino dal 6 aprile 1872, e si limita al versante settentrionale del colle fra l' anfiteatro Flavio, il tempio di Claudio, la villa Casali, il convento dei Santi Quattro e lo stradone di San Giovanni.

Ha una estensione di ettari 10, e potranno sistemarvisi un cinque mila abitanti. Alcune convenzioni intercedute coi proprietari dei terreni, che cedettero gratuitamente le aree di parecchie strade, permisero al Comune di farne il tracciamento; e a poco a poco la speculazione privata iniziò le case che in questi ultimi tempi sono andate crescendo di numero e d'importanza. Tuttavia lo sviluppo di questo quartiere, benchè più centrale rispetto agli altri di sopra descritti, procede alquanto a rilento; e la ragione deve trovarsene nelle condizioni dei pochi e non comodi accessi. Poichè dall'Esquilino e dal Rione Monti è separato il Celio pel

frapposto e disabitato Oppio, che è quel colle compreso fra le vie dell'Agnello, del Colosseo, Labicana da una parte, e le vie Merulana, di Santa Lucia in Selci, Subura e di Santa Maria dei Monti dall'altra.

Il piano regolatore completa verso mezzodì il nuovo quartiere, proseguendo la via Celimontana e la via Claudia fino alla Navicella e S. Stefano Rotondo, e aprendo qualche comunicazione colla valle che separa il Celio dall'Aventino; e verso settentrione, praticando delle traverse fra la via di S. Giovanni e la Labicana, la quale dovrà ampliarsi come proseguimento del viale Manzoni fino all'anfiteatro Flavio.

Noi approviamo questi completamenti, e diremo in appresso come si provvederebbe a collegare il Celio col Rione Monti e coll'Esquilino.

Quartiere all' Oppio
e terreno per l'Ospedale principale militare di 600 letti

Abbiamo indicato che il colle Oppio è stato fin qui d'inciampo al pronto sviluppo del quartiere al Celio, perchè senza abitazioni, e privo, o quasi, di strade che l'attraversino. Nè tale difetto potrà mai essere corretto interamente, essendochè tutta la sua parte centrale è intangibile per ragioni archeologiche; ivi infatti sorgono e si ammirano gli estesi avanzi delle Terme di Tito e di Traiano. Tuttavia il lembo del terreno lungo la via Labicana ammette una qualche linea di case, che volgendo sull' angolo della via Merulana incontro ai Santi Pietro e Marcellino si rilegherebbero all'estremità

del quartiere Esquilino. Anzi il fabbricato potrebbe avere estensione anche maggiore in quella parte dell' altipiano che ha figura di un triangolo determinato dalle ultime tratte delle vie Labicana e Merulana, e da una traversa nuova disegnata in proseguimento di una via dell'Esquilino normale alla Piazza Vittorio Emanuele, la quale traversa, mediante rampe discendenti, si collega al largo di S. Clemente, alla via Celimontana, e perciò al quartiere del Celio. In questo spazio si pensò da prima di collocare l'Ospedale principale militare previsto nella legge sul concorso governativo, ma ora sembra volersi dal Ministero della Guerra stabilire in luogo più adatto. All' altro capo però dell' Oppio, e precisamente nel terreno compreso fra l'anfiteatro Flavio e la via, chiesa ed orto di S. Pietro in Vincoli, può svilupparsi il caseggiato, come si vede nel piano regolatore, e come ha avuto già qualche inizio. E siccome una buona parte del suolo, ove era già l'orto del Duca Massimi, fu a quest'uopo, e con previdenza, acquistato dal Comune, gioverà affrettarne la costruzione, per colmare il vuoto fra le nuove case del Celio e alcune strade del Rione Monti.

L'Oppio così avrà nelle zone fabbricabili, senza tenere conto dello spazio che prima pensavasi di assegnare allo spedale militare, la estensione di ettari 10 e potrebbe accogliere altri 5 mila abitanti.

Quartiere ai versanti del Viminale e del Quirinale; e terreno pel palazzo dell' Esposizione di Belle Arti e pel Palazzo delle Scienze.

Questo quartiere comprende tanto la parte che era già stata tracciata prima del 1870 per iniziativa del proprietario Mons. Saverio De Merode, e le cui strade furono dal medesimo cedute al Comune di Roma con atto del 22 marzo 1871, quanto tutta l'altra che fu approvata dal Consiglio nella seduta del 3 Luglio 1878, e che fu dichiarata di pubblica utilità come piano regolatore, col R. Decreto dei 16 giugno 1881. Il disegno del quartiere abbraccia i versanti laterali al rettifilo della via Nazionale, e la sistemazione delle vie del Quirinale e Venti Settembre fino alla Porta Pia.

Per la destra della via Nazionale, furono condotte a termine fin dal 13 giugno 1872 le pratiche coi proprietari del terreno, mediante le quali il Comune ebbe in dono le aree della via Palermo e delle traverse, che sono state aperte sino al muro che sostiene l'altipiano di Panisperna, sul quale stanno già gl'Istituti chimico, fisico ed anatomico, e dove sorgerà il Palazzo delle Scienze, che è uno degli edifizi obbligatori per la legge sul concorso governativo.

Il precario impianto dell'Orto botanico impedisce tuttora la continuazione della via Milano fino alla via di Panisperna; ma col Ministero dell'Istruzione pubblica intervenne un patto, che assicura il proseguimento di detta strada, dopo che sia stato approvato lo schema

di legge già presentato alla Camera, pel trasporto dell' Orto botanico in altro terreno. A sinistra poi della via Nazionale, il piano generale, di cui ora ci occupiamo, riproduce il piano parziale, che dicemmo già approvato colle formalità di legge. Però vi si propongono alcune varianti, sulle quali conviene portare l' attenzione.

La via Milano prosegue anche da questa parte, fiancheggia il palazzo per l'Esposizione di Belle Arti, previsto dalla legge e che il Comune fa costruire, e potrebbe con acclività del 4 0[0 ascendere fino alla via del Quirinale con la stessa tendenza della via Genova, e della via della Consulta. Ma come diremo a suo luogo, e in articolo speciale, ora si ripropone il passaggio al disotto del giardino reale. In tale ipotesi la via Milano, anzichè montare alla via del Quirinale, dovrebbe con livelletta quasi orizzontale arrivare alla testata d' imbocco del sottopassaggio, perchè la via Milano fu tracciata, e in parte fu già eseguita appunto con tale direzione, da infilare l'asse della via dei Due Macelli nell'opposto versante del colle. Se adunque venisse ammesso il sottopassaggio, si sopprimerebbe la comunicazione colla via del Quirinale, intermedia fra la via della Consulta e la via Genova; ma il piano regolatore vi supplirebbe a mezzo di speciale accesso con rampe, girate in modo da creare e sostruire una piazza semiellitica innanzi al fianco del Palazzo Reale.

Noi accettiamo questa variante nei riguardi tecnici, e subordinatamente all' approvazione del passaggio al disotto del colle.

In via Venti Settembre la Commissione ha trovato

opportuno di suggerire alcune correzioni. La prima consiste nell'arretramento della fronte dell'isolato non ancora costruito fra la via Goito e la via Palestro portandone la linea a filo del prospetto del Palazzo delle Finanze. Con tale ripiego si ottiene la corrispondenza immediata della via di Porta Salaria colla via Goito; mentre se si lasciasse com'è la fronte del suddetto isolato, riuscirebbero discontinui gli sbocchi delle due opposte traverse sulla via Venti Settembre. Un'altra correzione pur si giudica necessaria alla simmetria della estrema parte della via Venti Settembre, stabilendo che incontro la via Palestro cessi l'allargamento cominciato quando si riedificò il casino Bonaparte, e che se un giorno si edificasse la zona della villetta sulla via Venti Settembre, le case sorgano sulla linea attuale del muro di cinta. È questo l'unico modo per ottenere, che ambedue i lati stradali presso la Porta Pia riescano simmetrici rispetto all' asse della via e alla Porta stessa, e non sia offeso l'effetto prospettico.

Il quartiere ai versanti Quirinale e Viminale, compresa la parte iniziata da Mons. De Merode prima dell'anno 1870, e tenuto conto della parte fabbricabile lungo il lato settentrionale della via Venti Settembre, avrà in tutto una estensione di ettari 25, e capienza per circa 13,000 abitanti.

Quartiere alle falde del Gianicolo.

Il proseguimento della via delle Fratte, che ha preso nome di via Luciano Manara, e che si rilega al giar-

dino di S. Pietro in Montorio, ha dato occasione di erigere i recenti casamenti dal Prato di S. Cosimato all'origine di via del Mattonato, in ampliamento del Rione Trastevere. Ma alla falda del colle Gianicolense, fra gli avanzi delle mura Aureliane e i bastioni della cinta Leonina presso S. Spirito, l'unica via di collegamento del Rione Trastevere col Rione Borgo è quella della Longara, quantunque esista una zona pianeggiante di terreno nudo ancora di fabbriche, tra la Longara ed il colle, e quantunque la detta zona non manchi di parecchie strade traverse. Essa però non ha comunicazioni dirette col Trastevere, altro che per Porta Settimiana in via della Longara; non è sufficientemente divisa in aree di moderata estensione, e perciò adatte ad essere edificate con profitto; manca infine di ogni diretta comunicazione colla prossima opposta riva del Tevere, ove pure sta un centro popoloso della città, quale si è il Rione Parione. Col piano regolatore si correggono questi difetti, e si dà complemento e vita ad un nuovo non grande quartiere d'abitazione; ed a tale effetto è stato disegnato il prolungamento in linea retta della via del Mattonato, che parallelamente alla via della Longara, suddivide in giusti spazi il terreno fabbricabile, con origine al prato di San Cosimato, e termine presso il palazzo Salviati, con la lunghezza di metri 1060. Un ponte sul Tevere a metà della Longara, (e di cui parleremo in apposito articolo sulla postura dei nuovi ponti) provvederà a legare il centro del quartierino Gianicolense coll'abitato della riva destra.

E qui è importante il far conoscere, che la stazione ferroviaria in Trastevere già in massima decretata dal

governo, e alla quale farà capo la linea maremmana, sarà stabilita presso la porta Portese, appunto nella spianata detta di San Cosimato, come può vedersi nel disegno del piano regolatore. La via del Mattonato pertanto, che avrà origine al piazzale d'arrivo dei viaggiatori e delle merci, diverrà un'arteria importante pel nuovo quartiere di sopra descritto; e il movimento ed il traffico, che trae seco la vicinanza di una importante stazione, gioveranno non solo al benessere del Trastevere, ma faranno che altri si accinga proficuamente ad estendere la fabbricazione in quel Rione della città, erigendo in ispecie case economiche per la classe laboriosa. Per le quali ragioni noi riteniamo plausibile lo immaginato quartiere alle falde del Gianicolo, che misura una estensione di ettari 20 e che potrà capire oltre 10 mila persone.

Quartiere industriale al Testaccio, Mercati, e Stazione ferroviaria in Trastevere.

Chi osserva la topografia di Roma vede sulla sinistra del Tevere una pianura, compresa fra la via di Marmorata, il fiume e le mura urbane, dal fiume stesso alla porta S. Paolo, che si protende a sud-ovest della città, della estensione superficiale di oltre 56 ettari, sulla quale si eleva il noto monticello del Testaccio. L'eccentricità, la bassa giacitura, l'esposizione meridionale del luogo, hanno sconsigliato chiunque si occupò dell'ampliamento di Roma, di progettarvi un quartiere per civili abitazioni. Ma d'altra parte tutti vi hanno ravvisato condi-

zioni speciali, e felici, per impiantarvi con successo un quartiere industriale. Questo quartiere dovrebbe essere legato con binari di servizio alla prossima ferrovia, e con opportuni scali al corso navigabile del Tevere. Così per via di terra e di acqua si renderebbero economici i trasporti delle materie prime, e di quelle lavorate; e le industrie che si stabilissero al Testaccio riceverebbero valido aiuto, qualora il Comune, profittando della facoltà fattagli dalla legge sul concorso governativo nelle spese edilizie, vi conducesse la forza motrice idraulica derivandola dall'Aniene. La contrada poi è abbastanza vasta per poterne lasciare una zona all'impianto di magazzini generali, ai depositi di alcune principali derrate e vettovaglie, e per costruirvi un nuovo mattatoio, presso al fiume e sottocorrente della città, in sostituzione di quello attuale posto presso porta del Popolo, il quale dovrebbe sopprimersi per ragioni di salubrità ed edilizie. Giacchè il luogo che occupa impedisce lo ingrandimento del borgo Flaminio nella parte a contatto della città, ed è causa che il bestiame che giunge in Roma per strada ferrata ed in copia sempre maggiore, debba percorrere unito in mandre i pomeri esterni della città, dalla stazione al Mattatoio, passando innanzi le porte Pia, Salaria e del Popolo, con quale incomodo, ed anche pericolo del pubblico, ognuno comprende. Finalmente, siccome un quartiere di un traffico rilevante non può scompagnarsi, perchè prosperi, dal comodo di prossima dimora e di stabili abitazioni, in ispecie per la classe laboriosa, così un'altra zona, e la migliore, dovrebbe essere esclusivamente riservata alla fabbricazione di alberghi e di case civili ed economi-

che. Un'altra circostanza assai favorevole assicurerebbe sempre più lo sviluppo del quartiere industriale, ed è l'impianto della grande stazione ferroviaria, che il governo è determinato di fare in Trastevere presso la porta Portese, e che sarebbe separata dal Testaccio soltanto dal Tevere, della quale abbiamo dato cenno parlando del quartiere alle falde del Gianicolo. Molte delle merci provenienti dalla linea maremmana farebbero capo a questa stazione, e breve se ne renderebbe il trasporto ai magazzini ed agli opifici, o coi carri a trazione animale pel ponte che il piano segna fra il quartiere e la porta Portese, od anche a trazione meccanica spiccando dalla stazione un binario di ritorno, che con un altro ponte ferroviario traversasse il Tevere a circa metri 460 sotto corrente del ponte stradale, e si rilegasse alla linea principale diretta alla stazione di Termini, percorrendo la zona di terreno destinata ai magazzini generali. In tal modo questa linea di congiunzione, assieme aila linea maremmana, e all' altra discendente da Termini, formerebbe uno di quei triangoli ferroviari, che sono riconosciuti i più adatti per la economia dei passaggi dei treni da una ad altra diramazione della linea di corsa.

Questa è l'idea che ha guidato l'autore del progetto, e che presiedè alla distribuzione generale del quartiere al Testaccio. In quanto ai particolari ce ne riferiamo al disegno, e ci basti dare le seguenti indicazioni. La parte che prospetta sullo stradone di Porta S. Paolo è data alla fabbricazione, ha una superficie di circa dodici ettari, e serve ad alloggiare sei mila persone. La parte lungo il fiume è destinata ai magazzini generali, agli

scali per acqua, allo sviluppo dei binari, e deve essere separata dal resto del quartiere da una cinta daziaria. La parte centrale e verso Marmorata è riservata alle industrie e agli opifici; quella poi verso le mura, alla costruzione del nuovo mattatoio. Finalmente il campo boario avrebbe a stabilirsi nel terreno esterno compreso fra la via Ostiense, la strada ferrata, il Tevere e le mura, aprendo in queste le porte di comunicazione col mattatoio.

Il Mercato centrale, oltre essere necessario, è un altro degli obblighi imposti al Comune dalla legge sul concorso dello Stato nelle opere della città. Piuttosto che uno stabilimento unico e generale noi consideriamo il mercato come l'insieme dei vari generi di traffico, che si riferiscono alle provvigioni alimentari, e delle discipline alle quali devono essere assoggettati in una città ben regolata e civile. Quindi troviamo opportuno che vari e diversi sieno i luoghi di collocamento di tali mercati, e scelti secondo le comodità delle provenienze, degli accessi, delle abitudini stesse della popolazione. Al Testaccio dunque, ove già esiste l'antico deposito di vini comuni, conviene mantenervelo; e forse un giorno potrebbe essere utile di costruire in quelle adiacenze apposito mercato di vini nostrali e stranieri; come altresì, profittando delle comunicazioni ferroviarie, può essere vantaggiosamente situato al Testaccio un mercato dei grani, dei carboni e dei liquidi infiammabili, ecc. All'opposto crediamo che convenga mantenere presso la Bocca della Verità e il mercato del pesce recentemente edificato, e quello delle erbe, frutta e civaie, che provvisoriamente fanno piazza nei dintorni della

via dei Cerchi e di S. Teodoro, salvo il costruire tettoie, uffici e magazzinetti di riposizione e custodia. Questi mercati più interni, rispetto agli altri del Testaccio, potranno pur essi collegarsi facilmente alla ferrovia con un binario, che dal Testaccio percorra il lungo-Tevere fino alla Bocca della Verità, esercitandolo con la macchina a vapore, o con la trazione animale.

Tutte le descritte disposizioni si trovano soddisfatte nel disegno del piano regolatore, ed è perciò che noi, d'accordo colla Giunta municipale, approviamo quell'insieme di opere che si completano, e si soccorrono a vicenda; cioè il quartiere industriale, il mattatoio, i mercati e le linee di collegamento colla stazione ferroviaria del Trastevere, e coi binari diretti alla stazione di Termini.

Quartiere ai Prati di Castello, e terreni pel palazzo di Giustizia, per le caserme di due reggimenti di fanteria, per l'Ospedale succursale militare e per la piazza d'armi.

Nei Prati di Castello, per opera di privati possidenti dei terreni, si sono venute costruendo fogne, strade, marciapiedi con alberature e con illuminazione a gas, nonchè fabbricati, alcuni dei quali importanti o per mole o per decorazione; e tutto ciò senza che il Comune siasene menomamente ingerito, quantunque fino dall'anno 1873 fosse studiato ed approvato in massima dal Consiglio un piano di ampliamento della città in quella contrada; piano che poi rimase a giacere, come il resto,

negli archivi dell'ufficio d'arte. Ma i proprietari, lasciati a sè stessi, e vogliosi di utilizzare quella zona dei Prati che confina col fiume, col terreno demaniale esterno al Forte S. Angelo, e col vicolo della Barchetta, non stimarono di loro tornaconto seguire le linee del progetto municipale, tranne che per la direzione dell' arteria che chiamarono *Via Reale.* A questa però assegnarono sezione di soli metri 16; pel resto spezzarono i loro terreni in piccoli spazi divisi da strade piuttosto ristrette, e dirette come meglio loro piacque. Non poche fogne furono costruite nel modo più economico possibile, e con la cunetta metri 3 all'incirca al disotto dei piani stradali, contro la massima adottata in tutti gli altri nuovi quartieri, nei quali la profondità raggiunse circa metri 6, per bonificamento del sottosuolo, e per facilitare gli scoli dei sotterranei e delle cantine delle fabbriche. A dar credito e valore ai terreni, quei proprietari, a loro spese, costruirono il ponte a Ripetta, ponendo la città in diretta comunicazione col nuovo quartiere; dopo di che naturalmente divennero più frequenti le domande dei terreni a destra del fiume; e le aree in breve furono tutte, o quasi, vendute a speculatori, od a costruttori. Le varie Amministrazioni municipali, che si succedettero nel tempo passato, non potendo valersi di un piano regolatore, che includesse nella città e stabilisse l'ordinamento di questo nuovo quartiere, non poterono impedire la fabbricazione; ed il Governo da sua parte non se ne preoccupò, quantunque i proprietari sotto i suoi occhi andassero mano mano innalzando nuove fabbriche in vicinanza della riva del fiume, che dovrebbe essere largamente tagliata per la sistemazione del

tronco urbano del Tevere. La Commissione non intende di biasimare o di giustificare la condotta delle pubbliche Amministrazioni, ma solamente nota i fatti, per quanto essi possano riuscire di giovamento nello esaminare e dare giudizio sul piano che le è stato presentato del quartiere in Prati.

Intanto, prima di tutto dovevasi risolvere una questione, alla quale le altre erano subordinate. È egli necessario includere nel piano d' ampliamento la contrada ai Prati di Castello? Contro l'inclusione non potevano recarsi che considerazioni di economia, nel senso di non prendere impegno di espropriare i terreni per le strade, costruirle, impiantarvi i pubblici servizi ecc., a menochè i proprietari dei Prati di Castello non offrissero gratuitamente quei terreni, in correspettivo del vantaggio di sapere assicurato lo svolgimento del quartiere ed aumentato il valore fondiario del terreno fabbricativo. Si contrapponeva però, che l'approvazione del piano di ampliamento in Prati obbligherebbe bensì i proprietari a seguire le linee regolatrici nel costruire le case, anzichè collocarle a loro arbitrio, e secondo il tornaconto individuale o collettivo; ma che non potrebbe obbligare il Comune ad estendere i lavori stradali ed i servizi pubblici oltre le zone, che successivamente e spontaneamente si andassero edificando. D' altronde il fatto ha dimostrato, che senza alcun intervento dell'Amministrazione civica, e senza sussidi di sorta (cosa piuttosto unica che rara), il quartiere ha avuto principio di esecuzione sopra una zona abbastanza vasta, e collegamento diretto con la vecchia città. E quando vi prenderà dimora un certo numero di cittadini, il Comune

sarà forzato ad occuparsene ed a provvedere, perchè la polizia, l'igiene, la sicurezza vi sieno tutelate. Non sarebbe quindi opera di saggia amministrazione il non intervenire a tempo, anche pei riguardi edilizi, affine di impedire che si aumenti lo sconcio già incominciato di strade e fogne non rispondenti alle nuove condizioni dei moderni quartieri di una grande città, ed anche perchè di niuna cosa più di quella dello ampliamento di Roma da quella parte si occupò la pubblica opinione in questi ultimi tempi. La Commissione dunque fu unanime nell'ammettere la necessità del piano pel quartiere in Prati. Trattò poi la seconda questione, quella cioè dei limiti da assegnarsi al quartiere stesso. Nel piano presentatoci, questo limite era determinato da una retta che partendo dal saliente del bastione Vaticano, si dirige alle mura al di là del Tevere presso la porta del Popolo, e che dovrebbe costituire la cinta daziaria del quartiere. Fuori e presso questa sono figurate nel disegno le due aree destinate per le caserme di due reggimenti di fanteria, e l'altra per la piazza d'armi, alla quale si assegnerebbe il vastissimo terreno tutto contornato da stradoni alberati, compreso fra il confine del quartiere d'abitazioni, il Tevere e la via Angelica. A fianco poi della piazza d'armi fra la via Angelica e la via dei Prati si vede indicato il luogo da servire ad Ospedale succursale militare.

Le aree per queste opere di carattere governativo, previste nella legge sul concorso dello Stato ai lavori edilizi della Capitale, furono determinate dal Ministero della Guerra d'accordo coll'Amministrazione del Comune, e non importano cessione alcuna di terreno municipale.

Però hanno dato luogo ad una discussione relativa alla convenienza di includerle o no nella cinta daziaria. Nel caso affermativo, la cinta dovrebbe seguire andamento diverso da quello segnato nel piano; correre cioè in linea retta, a partire dal fianco occidentale del bastione Vaticano e lungo la sinistra della via Suburbana detta dei Prati fin sotto il Monte Mario, ove la stretta fra la pendice ed il fiume sarebbe munita da un'opera di difesa militare, da servire al tempo stesso di barriera d'entrata in città. L'Amministrazione della guerra e la maggioranza della Giunta avevano opinato di adottare questo partito. Ma la Vostra Commissione non fu dello stesso avviso, perchè essendovi ancora in città non poche contrade quasi nude di fabbriche e quasi abbandonate, con vie poche e tenute a modo di strade di campagna, ragione vuole che vi si favorisca di preferenza lo sviluppo della fabbricazione, e vi si completino i servizi pubblici, prima di impegnarsi ad estendere i nuovi quartieri fuori di Roma, oltre i limiti che sono giustificati dalla convenienza di inquadrare, per così dire, il perimetro della Città. E ci sovvenimmo dell'Aventino entro Roma in mirabile postura, eppure negletto, sul quale in un seguente articolo avremo ad intrattenervi. D'altronde la Commissione riconosceva la opportunità di chiudere le caserme entro la cinta daziaria, raccorciando di poco la vastissima pianura destinata alla piazza d'armi; e presi accordi colla Giunta, si finì per stabilire che la linea terminale del quartiere in Prati, si protragga tanto quanto basta a comprendere i terreni fissati per le caserme. Esso avrà così un estensione di ettari 87, senza le aree delle Caserme,

del Palazzo di Giustizia e del giardino, e potrà contenere più di 40 mila abitanti.

Un'altra difficoltà, non ancora del tutto risoluta, sta nella incertezza del dove collocare il Palazzo di Giustizia, edifizio pure questo obbligatorio per la legge sul concorso governativo. Il Ministero aveva mostrato desiderio e disposizione di fissarne la sede nei Prati di Castello, presso il lungo Tevere ed in prossimità dei ponti che si dovranno costruire, per mettere in comunicazione il quartiere col folto dell'abitato che si distende sulla riva sinistra del fiume. Il disegno dell'ufficio segnava il Palazzo fra i due ponti nuovi proposti, come si dirà a suo luogo, presso l'Orso e presso Ripetta. Ma se questa posizione è la migliore, non è forse la più pratica, essendochè importerebbe la distruzione di qualche casa nuova e di parecchie strade fatte per iniziativa privata, appunto in quella zona di terreno. Difatti pare che il Ministero di Grazia e Giustizia non sia riuscito ad accordarsi coi proprietari per una transazione, che permetta di fare il Palazzo fra i due ponti. Si è pensato in appresso, se non convenisse meglio, per riguardo economico, di fissarne il posto propriamente in faccia al ponte dell'Orso, ma presso il lungo Tevere. Qui pure qualche distruzione sarebbe necessaria, ma di assai minore importanza; lo che rende più probabile la riuscita delle trattative coi proprietari. Il Direttore pertanto del nostro ufficio tecnico ha studiato un secondo progetto del quartiere in Prati modificato in modo, da riuscire in relazione col nuovo posto che si vorrebbe assegnato al Palazzo di Giustizia. I disegni sono pronti dunque per i due casi, a menochè il Ministero

non risolva di stabilire in tutt'altra località di Roma la sede del Palazzo di Giustizia, nella quale ipotesi bisognerà nuovamente modificare il disegno del quartiere in Prati. Ora il Comune attende dal Ministero la decisione della vertenza, e non sarebbe da chiamare in colpa, se a cagione degli altrui ritardi, non potesse per ora includere nel piano regolatore generale, anche quello definitivo pel quartiere nei Prati di Castello.

Ad ogni modo, qualunque sia la decisione relativa a quel Palazzo, i diversi disegni del quartiere conservano tutti le caratteristiche del primo studio, e in poche parole le accenneremo. Al quartiere si accede dai borghi Vaticani prolungando tutte le attuali strade traverse, e demolendo il vecchio muro di cinta fra le porte Angelica e Castello. Attraverso il Tevere poi gli accessi saranno determinati da ponti a distanze moderate fra loro: e perciò oltre il ponte S. Angelo, e oltre quello a Ripetta (da sostituirsi a suo tempo con altro di costruzione definitiva allineato alla via Tomacelli), due altri se ne propongono, uno presso la contrada dell'Orso, l'altro in fondo alla passeggiata di Ripetta dietro l'emiciclo occidentale della Piazza del Popolo. Dei ponti ci occuperemo in articolo separato; ora facciamo conoscere, che da ciascun ponte, e in direzione dei loro assi, muovono stradoni attraversanti l'intiero quartiere. Date queste vie principali, che tagliano il terreno con linee le quali o sono convergenti o si intersecano, si è studiato di ripartire le risultanti figure con tracciati il meno possibile irregolari, e tenuto conto più che si potesse delle costruzioni iniziate dai privati possidenti. Forse taluno potrebbe desiderare una rete di strade

tutte a squadra fra loro; ma se questa è la più facile e geometrica disposizione, ove il terreno abbia perimetro rettangolare, e qualora si tratti di ampliare una città predisposta in tal modo, non era preferibile pel quartiere in Prati, avvolto in gran parte dalla lunata concava del fiume, che deve attraversarsi con ponti possibilmente normali al corso dell'acqua. D'altronde la disposizione a scacchiera, generalmente monotona, non è sempre la più razionale per le immediate comunicazioni fra punti importanti comunque posti, ed esclude certi effetti scenici o prospettici ai quali mirabilmente si prestano le linee divergenti, purché artisticamente sappiasene cavar partito. Difatti il disegno del quartiere in Prati, tracciato con libertà di concepimento, offre diversi trivi, che varranno a renderlo variato e grandioso. Dal ponte al Popolo si vedranno tre stradoni, il primo diretto al mezzo di una nuova caserma, l'altro percorrente il quartiere sino sotto il bastione Vaticano con una lunghezza di metri 1400, il terzo diretto al Palazzo di Giustizia, se lo si porrà in corrispondenza del ponte dell'Orso. Ugualmente dalla piazza dietro al palazzo un altro trivio è diretto al bastione Vaticano, alla barriera di piazza d'Armi, al ponte del Popolo. Finalmente dalla piazza che verrebbe aperta innanzi l'attuale Porta Angelica, un ultimo trivio spiccherebbesi formato dallo stradone che avrebbe per fondo l'obelisco del Popolo e i parapetti del Pincio, dalla via Reale lunga metri 1800 fino alla Piazzetta de' Trinitari al Corso, e da un altro stradone che si aprirebbe in modo da collimare alla Mole Adriana. Le arterie poi del quartiere dovrebbero avere le seguenti larghezze, a parere della

Commissione. Il lungo Tevere metri 30: la via Reale, nel tratto eseguito metri 16, perchè non conviene distruggere le fabbriche che già la fiancheggiano, ma nel suo prolungamento metri 20: la via dal Popolo al bastione Vaticano metri 25, attesa la sua grande lunghezza: le altre vie principali metri 20. La Giunta per altro aveva proposto di tenere le tre vie principali tutte della larghezza di metri 30, e ha sostenuto, che non convenga discendere al disotto di metri 25, perchè altrimenti si pregiudicherebbe la possibilità di alberare le arterie del quartiere. Il Consiglio giudicherà fra le due discrepanti opinioni.

Un' ultima osservazione conviene di fare circa il forte Sant' Angelo, che resterà racchiuso nel nuovo quartiere. Siccome fu già deliberato dal Consiglio, quando si discusse il piano regolatore di massima nel 1873, la Mole Adriana, e l'opera quadrata con torri angolari dei bassi tempi dovrebbero restare isolate, demolendo tutte le casematte all' intorno, e destinando a giardino lo spazio risultante. Però l'autore del piano ha proposto, di non distruggere la traccia caratteristica del pentagono bastionato. Questo fortilizio è uno dei primi di tal genere costruiti in Italia, ed in epoca anteriore al Vauban proclamato dai Francesi come inventore di quel sistema di opere militari; e troppe memorie storiche si legano al Castello S. Angelo, perchè se ne debba conservare la topografia. Appianando gli spalti, e colmando il fossato, il piano del quartiere in Prati verrebbe livellato all' altezza del cordone dei muri, che rivestono i rampari del pentagono: sicchè non resterebbero sopra terra che i soli parapetti. Questi formeranno la base

della cancellata che chiuderà il giardino, e che segnerà l'andamento delle cortine e dei bastioni sepolti. La Commissione, come già aveva fatto la Giunta, ha convenuto pienamente in questo partito, fedele alla massima di conservare quanto più si possa, i testimoni materiali dei monumenti, che per arte e per istoria contribuiscono a dare alla nostra città una speciale fisonomia.

Quartiere al Borgo Flaminio

Il Consiglio Comunale con antecedenti risoluzioni prese nella seduta del 12 aprile 1881 ordinò già, che all'uscire dalla Porta del Popolo si formasse un vasto piazzale; che da questo muovesse un viale obliquo diretto allo stradone ripuario del Tevere, e che la via Flaminia si ampliasse sino ad avere sezione di Metri 20 nel primo tronco lungo, a contare dalla Porta, circa Metri 180, ove una strada traversa fu aperta fino al fiume per opera di privati, che vi hanno cominciato a edificare. Ordinò pure che l'ampliamento debba cessare in quel punto, e terminare con una piazza circolare di Metri 25 di raggio, oltre la quale la via Flaminia debba mantenersi nel suo stato attuale. E il disegno del piano regolatore risponde esattamente alle indicate risoluzioni. Ma a completare il progetto, nel piano stesso si vede tracciato un borgo regolare fra la sinistra della Flaminia ed il fiume, fra le mura della città e il crocicchio della via dell'Arco Oscuro presso il luogo detto Papa Giulio. Questo quartiere avrebbe l'estensione di Ettari 18 e potrebbe contenere circa 9000 abi-

tanti. La sua ragione di essere sta nel fatto, che la privata iniziativa l'ha trovato opportuno per la fabbricazione e parecchie nuove case sono state compiute o si stanno costruendo. La popolazione vi affluisce volentieri anche a diporto, e vari stabilimenti d'arte e d'industria hanno ivi dato origine ad un certo traffico. Che se, come si propone, e fu già accennato, il mattatoio e il campo boario si sposteranno un giorno da sopracorrente a sottocorrente del fiume, rispetto all'abitato, le altre case che sorgerebbero in sostituzione, legherebbero anche meglio il borgo alla città, mediante il lungotevere, che deve protrarsi oltre la passeggiata di Ripetta, munito di barriera daziaria. La Flaminia allargata, il lungotevere, alcune vie traverse, e un ponte che unirebbe la borgata agli stradoni della piazza d'armi sulla riva destra del Tevere, e così anche al quartiere in Prati di Castello, favorirebbero lo svolgersi del borgo Flaminio; anzi e questo borgo ed il quartiere in prati coopererebbero felicemente al reciproco vantaggio. La Commissione lo stima assai opportuno, e per sua parte l'approva.

Quartiere al Ghetto

La legge sul concorso governativo nelle opere edilizie di Roma impone al Comune di demolire l'attuale quartiere del Ghetto, che giace nella più depressa ed umida zona della città, dove circa quattromila persone sono agglomerate in uno spazio, che non dovrebbe capirne che una quarta parte, e in case mal distri-

buite, di cattiva costruzione, antigieniche, intramezzate appena da luridi vicoli. In tutti i disegni del piano regolatore studiati dal 1870 in poi, era segnata la intera distruzione del Ghetto; chè il tollerare più oltre siffatto quartiere, sarebbe cosa contraria alla umanità ed alla civiltà. Nel dubbio che potesse scegliersi l'area del Ghetto per sede del nuovo Palazzo di Giustizia, come non pochi suggerirono, il disegno del piano, di cui ci andiamo occupando, lasciava libero a quest'uso tutto lo spazio destinato alla demolizione, compreso fra i Portici d'Ottavia, la via di Pescheria, la Piazza Cenci, ed il fiume; il quale spazio, meno la lista di terreno necessaria alla sistemazione del lungotevere, misura una superficie di Metri quadrati 20,000. E siccome il Palazzo esigerebbe una vasta piazza innanzi al prospetto principale, così nel disegno era pure indicata un'ulteriore demolizione di case a Nord della via di Pescheria, e l'apertura di una breve ma larghissima strada che da S Caterina dei Funari conducesse al mezzo del nuovo edificio, e che distruggendo il palazzo Righetti si unisse alla piazza Campitelli, per dove passa un'arteria del movimento proposta fra la via degli Astalli e la via Montanara. Peraltro se, come non è improbabile, il Palazzo di Giustizia avesse a collocarsi in Prati di Castello, quella grande piazza e quella grande strada di accesso centrale diverrebbero inutili, e le demolizioni si limiterebbero allo spazio di 20,000 metri quadrati nelle bassure del Ghetto. In tal caso, dopo risanato e rialzato il terreno, coi riguardi dovuti ai molti e preziosi avanzi di antichi monumenti che sonovi sopra e sotterra in quella regione, verrebbe diviso in

pochi spazi fabbricabili, regolari, divisi da una strada in lungo e da alcune in traverso, come già era segnato nel piano di massima del 1873, e come fu allora approvato dal Consiglio. Nelle abitazioni che sorgessero in questo quartierino, troverebbero nuovo e salubre alloggio circa 1000 persone.

Quartierė all'Aventino

Nel trattare del quartiere ai Prati di Castello ci riserbammo di discorrere distintamente, ed a luogo opportuno, della convenienza grandissima di promuovere la formazione di nuovi quartieri in contrade interne, ma ora quasi deserte, fra le quali notammo quella dell' Aventino, come la più importante. L' Aventino infatti, ora con pochi e difficili accessi, ha però un vasto altipiano di circa 18 ettari d'estensione, dei quali 4 soltanto sono occupati dalle Chiese di Santa Prisca, di S. M. del Priorato, di S. Alessio e di Santa Sabina, cogli stabili e giardini annessi; gli altri 14 non sono che orti e vigne in terreno facile, piano, e attissimo ad essere scompartito in spazi, per edificazione di case. Volendo poi profittare dell'altra zona più bassa, prossima alla falda dell'Aventino e che fronteggia la via di Marmorata, dalla Salara vecchia alla Porta S. Paolo, si potrebbero aggiungere altri 8 ettari di terreno fabbricativo, e così in tutto disporre di ettari 22 capaci di essere popolati da oltre diecimila persone. Le falde però del colle Aventino, in ispecie la settentrionale e l'orientale, quantunque assai estese, sono troppo erte

ed accidentate, per tracciarvi una rete di buone strade da quartiere di abitazioni, ma si prestano assai bene allo sviluppo di agevoli stradoni alberati di accesso all'altipiano, tra i quali resterebbero ampie e variate strisce di terreno mirabilmente disposte per istabilirvi casini, villette ed altri luoghi di delizie.

Nel piano regolatore presentato alla Commissione nulla era proposto per l'Aventino, e noi ci determinammo a domandare uno studio nel senso accennato, non solamente per la convenienza di dare assetto ad una parte della città cotanto negletta, e che fu pure una delle regioni più floride dell'antica Roma, ma eziandio per meglio provvedere alla continuità dell'abitato, e collegare in tal modo alla Bocca della Verità, ai Mercati, al Campidoglio ed anche al Celio il quartiere operaio e industriale del Testaccio; il quale, altrimenti facendo, rimarrebbe isolato, e quasi impedito di partecipare alla vita giornaliera cittadina. Lo studio richiesto fu puntualmente eseguito, e trovasi esposto insieme agli altri disegni. La Commissione ritiene che corrisponda al fine ch'essa si era proposto, e spera che il Consiglio deliberi di farlo includere nel piano generale dell'ampliamento della città. Terminiamo questo articolo, col far notare pel quartiere all'Aventino le principali disposizioni del progetto tecnico, come abbiamo fatto per tutti gli altri in questa relazione.

Nel basso dell'Aventino la via della Greca viene continuata a mezzodì del Circo Massimo, lungo il lato di questo opposto all'altro fiancheggiato dalla via dei Cerchi. e fino ad incontrare la via della Moletta. Un viale sviluppato a mezza costa ha origine all'unione delle

vie della Greca e di S. Teodoro; un secondo al bivio della via della Moletta colla via del Falso Aventino; un terzo al Crocicchio delle vie della Moletta, di Santa Saba e di Santa Prisca; un quarto finalmente alla via Alberata di Porta S. Paolo, a metà circa della fronte del quartiere di Testaccio. Tutti e quattro i viali faranno capo all'altipiano in punti pressochè equidistanti del suo perimetro. E l'altipiano è suddiviso da strade fra loro ortogonali, che racchiudono aree fabbricabili, mentre gli spazi liberi fra i viali d'accesso si lasciano ad uso di privati villini, come già abbiamo suggerito. Più difficile era lo studio di dare accesso all'altipiano lungo la parete del colle rivolta al Tevere. Tolto infatti lo stradone ripuario, la distanza orizzontale, fra il piede della scarpa e la cresta, è quasi uguale alla differenza verticale dei due livelli: però la balza essendo formata di terreno tufaceo, ed in più punti sostruita, è facile piantarvi dei muri andatori tracciati a rampe di dolce pendio, e a ripiani con intramezzo di loggie e parapetti centrali. Un ingresso a tali rampe si è disegnato presso la Bocca della Verità, e un altro opposto presso l'arco della Salara Vecchia; a talchè il nuovo quartiere sarà da questa parte del colle legato direttamente a due regioni, una già abitata, l'altra destinata ad esserlo dopo lo svolgimento del quartiere al Testaccio. Mediante un tale artifizio, e con architettura semplice e panoramica, si ascenderà dunque ad una grande strada in sommità dell'Aventino, la quale in forma di rettangolo molto allungato circuirà il Priorato, S. Alessio, Santa Sabina, e dai cui lati occidentale e meridionale si godrà la magnifica vista della

città e della valle inferiore tiberina. Una diramazione di quella strada sarà diretta al bastione di Paolo III, la spianata del quale costituirà un belvedere e un pubblico giardinetto, aggiungendo ornamento alla naturale bellezza dell'Aventino. Il quale per la sua elevatezza e dopo che avrà ricevuto i benefizi della fognatura, dell'alberatura, di copiosa acqua potabile, dei fuochi e del movimento, non potrà non riuscire anche uno dei più salubri quartieri di Roma.

Prosecuzione della via Nazionale fino a Ponte S. Angelo.

La legge sul concorso governativo nelle opere edilizie di Roma obbliga il Comune a proseguire la via Nazionale dalla via del Plebiscito, dove è già pervenuta, fino a Ponte S. Angelo, e prescrive altresì, che abbia larghezza normale di metri 20, uguale cioè a quella adottata fra la Piazza Magnanapoli e la Piazza SS. Apostoli. Questa strada era già segnata fra le arterie principali nel piano regolatore del 1873, e il Consiglio l' aveva approvata. L'approvò di nuovo per il primo tronco fino alla Piazza S. Pantaleo nella seduta del 31 Maggio 1880, indipendentemente dal piano regolatore, e prima della legge sul concorso governativo; essendoché se ne riteneva ad ogni modo urgentissima l'esecuzione, come altresì lo iniziamento della diramazione verso Ponte Sisto, e l'allargamento della via della Cuccagna verso la Piazza Agonale, per provvedere intanto all' affollato e pericoloso transito nelle attuali strade, fino ad un punto, ove almeno la corrente del

movimento trovasse un qualche sfogo laterale. Ma tutti i precedenti disegni portavano a soli metri 16 la sezione stradale; ora che per legge deve farsi di metri 20, il piano regolatore si uniforma alla prescrizione, non ostante nuove e piú gravi difficoltà. L'andamento peraltro di questa principalissima arteria é mantenuto in tutto uguale al primo disegno. Percorre cioè le attuali vie del Plebiscito e dei Cesarini, formando una piazzetta presso al crocicchio della via Argentina, col demolire l'isolato che confina colla piazzetta e col vicolo Strozzi. Prosegue per le vie della Valle e delle Colonne di Massimo fino a San Pantaleo. Qui abbandona le strade attuali di Pasquino, del Governo Vecchio e dei Banchi nuovi; e a traverso caseggiati di poca importanza, di fianco alla Chiesa di San Lorenzo e Damaso, per piazza della Chiesa Nuova sbocca dietro il Banco S. Spirito e per Banchi Vecchi giunge alla Piazza di Ponte S. Angelo.

Il tronco del tutto nuovo è meno tortuoso dell'abbandonato non solo, ma riescc più nobile, ponendo in evidenza non pochi edifizi pregevoli. Notiamo la palazzina De Regis, detta la Farnesina di Michelangelo, perchè alcuni credono che ne fosse l'autore, quantunque lo stile la faccia ritenere piuttosto di Raffaele, o del Peruzzi. Sta ora nascosta presso la via dei Baulari al vicolo d'Aquila, a contatto di alcune casipole. Resterà invece isolata nella piazzetta da formarsi all'origine della via dei Baulari, e se con cura sarà restaurata potrà ammirarsene la elegante architettura. Anche lo stupendo Palazzo della Cancelleria sarà messo in maggiore evidenza, poichè la strada ne traverserà la piazza

ad un capo, e continuerà sbarazzandone il fianco destro dalle indecenti case che vi furono addossate. Più innanzi si scuoprirà anche il fianco del Palazzo Sora poichè la strada ne percorrerà la Piazza. Questo Palazzo che erroneamente si attribuisce al Bramante, ha pure qualche pregio artistico; la larghezza però di metri 20 da darsi alla strada obbliga a tagliarne il fianco per metri 4; e siccome conviene mantenere il carattere della facciata, che nella estremità forma rìsalti decorati da ordini architettonici, così dovrà ricostruirsi con egual disegno il risalto che resterebbe mutilato, e trasportarsi il portone a metà della fronte centrale in ritiro. La strada passa in seguito per la piazza della Chiesa nuova, che pure ha importanza e per la facciata della Chiesa e per l' attiguo fabbricato già dei PP. Filippini, ora sede dei Tribunali, opera bizzarra ma grandiosa del Borromini.

Si disse di sopra che l'obbligo di portare la larghezza della via a 20 metri ne aveva reso più difficile il tracciato. La più grave delle difficoltà si incontra ove ha origine la prosecuzione della via Nazionale, cioè nel breve tratto, che corre fra il Palazzo Altieri e il fianco della Chiesa del Gesù; tratto che comincia colla larghezza di Metri 12 e termina con quella di 8,50. Se tale angustia poteva lasciarsi, quando alla via erasi assegnata in genere la sezione di metri 16, sarebbe certo poco tollerabile, ed insufficente, per la sezione di metri 20. Si è molto discusso e dalla Giunta e dalla Commissione sul partito da adottarsi in proposito; e quasi si era indotti ad ammettere di segnare nel piano regolatore il taglio del Palazzo Altieri, per non pre-

giudicare la possibilità e il diritto di eseguirlo, quando in tempo futuro se ne vedesse l'assoluta necessità, con riserva anche di chiedere al Governo dispensa dall'obbligo di portare a 20 metri, in questo breve tratto, la larghezza della via; non essendo opportuno, almeno per un lungo periodo di tempo, di addivenire ad una espropriazione cotanto dispendiosa, la quale impegnerebbe a ricostruire in ritiro, e collo stesso disegno tutta la parte più grandiosa e più nobile del palazzo, manomettendo un edificio cospicuo per mole imponente, ed appartamenti adorni di pregevolissimi stucchi. Ma la Commissione Vostra, memore del principio stabilito ed ammesso di non proporre demolizione di fabbriche ragguardevoli senza una vera e dimostrata necessità, e convinta che la invariabilità di un dato modulo di larghezza stradale, in una città come Roma, sarebbe assurdità o peggio, decise di non toccare il palazzo Altieri, e di lasciare fra questo e la Chiesa del Gesù la via tal quale ora è. Sorse piuttosto il pensiero di una parziale diramazione fra la via del Plebiscito e la piazza del Gesù, in guisa che la via diretta fra questi due punti e la succursale venissero a costituire una somma di sezioni stradali, almeno equivalente alla larghezza di 20 metri assegnata in massima alla prosecuzione della via Nazionale. Gli studi, che a tale effetto si fecero, condussero la Giunta e la Commissione a stabilire, che la via succursale si aprisse tra la via degli Astalli e la piazza del Gesù, girando dietro la tribuna della Chiesa, ed isolando questa e la sua sagrestia dal già convento dei PP. Gesuiti.

Altro impegno derivante dall'obbligo di tenere la

strada a 20 metri fino al Tevere si è quello di allargare la via dei Banchi, fra il Banco San Spirito e la piazza di ponte Sant'Angelo; allargamento che non figurava nel primitivo piano regolatore. Dovrà esso praticarsi sulla sinistra di chi si dirige al ponte, perchè si toglierà così il difetto attuale dell'asse della strada, che non coincide col mezzo del ponte e della Mole Adriana. Ma ciò obbliga a tagliare il prospetto del palazzo Niccolini, ora Amici, architettato dal Sansovino. Fortunatamente l'andito assai lungo fa sì che non si tocchi la corte, e la facciata dovrà essere ricostruita più indietro colle stesse pietre e decorazioni, e con identico disegno. Massima questa da seguire ogni volta la necessità obblighi a tagliare edifizi di buono stile, come ad esempio il detto palazzo Niccolini, e il palazzo Manfroni ora Lovatti incontro alle Colonne di Massimo, il quale si ritiene come unica opera in Roma disegnata da Leone Battista Alberti.

Occorre in fine avvertire, che la via Nazionale, giunta presso il Palazzo Braschi, ha una breve diramazione, per piazza Agonale. Ciò si fa mediante l'allargamento della via della Cuccagna; lo che impegna a raccorciare la chiesa di S. Pantaleo, e a dimidiare il palazzetto Torres, ora Lancellotti, opera di qualche pregio dell'architetto Pirro Ligorio. La Commissione non ha mancato di studiare, se vi era modo di altro collegamento più facile fra la grande arteria e piazza Agonale; ma ha dovuto convincersi che nessuno risolveva bene il problema, come la via della Cuccagna. D'altronde la chiesa di S. Pantaleo non ha merito artistico, ed arretrando la facciata colla soppressione della prima cap-

pella può il resto conservarsi al culto; e in quanto al Palazzetto Lancellotti, coi disegni alla mano si vide, che senza toccare menomamente il cortile, e senza troppo scapito dell'architettura esterna, poteva racconciarsene il prospetto, riducendolo ad avere cinque finestre invece di sette, e riportando al centro la mostra del portone: sulla nuova linea poi in ritiro del fianco si riprodurrebbero le stesse decorazioni architettoniche ora esistenti. Così la via riuscirebbe di ampiezza sufficiente, cioè non minore di dodici metri.

Prendasi nota che la descritta arteria stradale in prosecuzione della via Nazionale, ha la lunghezza da Piazza Venezia al Ponte S. Angelo di metri 1500. E se si prende all'origine sua all'Esedra di Termini la lunghezza complessiva è di metri 3100.

Prosecuzione della via di Ripetta e della Scrofa fino alla piazza di San Francesco a Ripa.

Via Nazionale col suo proseguimento divide la città da Levante a Ponente, fra l'Esedra di Termini e il Ponte S. Angelo: quella poi che andiamo a descrivere la divide nell'altro senso, cioè da Tramontana a Mezzodì fra la Piazza del Popolo e quella di San Francesco a Ripa, con una percorrenza di metri 2700. Sicchè le due strade tagliano in croce la vecchia città, e possono considerarsi come la base del provvedimento edilizio per la viabilità nell'interno e più popoloso abitato. La via di Ripetta fino a S. Luigi dei Francesi non subisce correzioni planimetriche, e solo sarà uu

poco allargata fra la via degli Spagnuoli e la via del Pozzo delle Cornacchie, incontro il Palazzo del Vicariato, per togliere il ristringimento della sezione stradale in quel punto. Da Piazza di S. Luigi la strada si dirigerà alla piazzetta dei Caprettari, tagliando prima sulla destra la via della Posta Vecchia, poi sulla sinistra, fino a radere e scuoprire il campanile del 1200 accanto alla Chiesa di Sant'Eustachio. Il tracciato seguita poi per l'attuale via in Monteroni, ritagliando tutti i prospetti postici delle case e dei palazzi, che hanno le facciate principali sulla via d'Argentina, la quale se di preferenza si volesse allargare importerebbe spesa molto maggiore. Giunta la strada avanti il Palazzo Datti si incrocia colla prosecuzione della via Nazionale, e passa in via Argentina ove si disegna una piazza innanzi al Teatro. Noi troviamo accettabile questa piazza per la considerazione che il Teatro Argentina, dopo quello di Tordinona, è il più importante della città, in ispecie per la sua posizione centrale; che la sua importanza aumenterà, quando per i lavori della sistemazione del Tevere sarà atterrato il Teatro Tordinona; e che merita vi si faccia sul davanti un portico per discendere al coperto, e per rendere più comoda l'antisala, che ora dà immediatamente sulla strada. Ma è da avvertire che dietro la Chiesa di S. Nicola a Cesarini fra le case che dovranno demolirsi per la formazione della piazza, si trovano importanti avanzi di un tempio antico circolare, simile a quello di Vesta, e che si ignora a chi fosse dedicato. Si stabilì pertanto dalla Commissione, che tali avanzi abbiano ad essere scrupolosamente conservati non solo, ma posti in evi-

denza, quando si procederà al lavoro proposto nel piano regolatore.

Per continuare e compiere questa importante arteria della città, devesi poi aprire un varco a traverso il fabbricato fra il palazzetto Gualdo e la via del Pianto, e in seguito rettificare e ampliare la via della Mortella e dell' Arco dell' Annunziata; bisogna pure attraversare il fiume mediante un ponte nuovo, di che diremo a suo luogo; e per la via di S. Crisogono, pur essa corretta, passare innanzi la fabbrica dei tabacchi, e pervenire alla piazza di S. Francesco a Ripa. Come vedesi questa strada, che in tutta la parte nuova, o rettificata, avrà la larghezza di metri 16, biparte il Rione Regola, che ora presenta un labirinto di vicoli e un caseggiato pessimo; biparte pure tutta la bassa zona del rione Trastevere; fa capo alla località, accanto alla quale, da una parte sorgerà la stazione ferroviaria, dall' altra il quartiere industriale del Testaccio collegato, mediante un nuovo ponte, con Porta Portese. Servirà dunque assai estesamente alle comunicazioni ed al traffico, portando il movimento e la vita nel cuore dei Rioni più abbandonati finora, benchè assai popolati, e sarà un mezzo potente ad ottenere il loro miglioramento sanitario ed edilizio.

Prosecuzione della via del Corso al Campidoglio, al Foro romano, alla via Labicana, alla via Cavour e alla via dello Statuto.

Della sistemazione della via del Corso parleremo espressamente; ora intendiamo descrivere in qual modo

se ne farebbe la prosecuzione ed esporre i criterii ai quali informasi.

Le tre grandi strade, che movendo dalla piazza del Popolo tanto efficacemente, e per l'effetto estetico, e per la ben ideata giacitura, penetrano nei centri più popolosi dell'abitato, ad un tratto si può dire che cessino, od almeno rimangano prive di comode comunicazioni coi rioni estremi della città. Abbiamo già detto quali vantaggi trarrannosi, a nostro avviso, dalla prosecuzione della via Ripetta; ora vedremo, che non minori se ne otterrebbero colla prosecuzione del Corso, come è delineata nel piano. Supposta, pel momento, ampliata la Piazza Venezia, occorre allargare, sulla sinistra di chi vi entra, la via della Ripresa dei Barberi fin presso gli avanzi dell' antico sepolcro di Bibulo, che rimarrà isolato, formandovi una piazzetta che permetta di biforcare la nuova strada. Un ramo di questa, largo metri 10, seguirebbe l' andamento della via di Marforio fino a raggiungerne il culmine, e poi abbandonando il ramo discendente al Foro romano, continuerebbe dolcemente incurvato e costeggiando la rupe Capitolina, senza offesa di questa nè del Carcere Mamertino, per entrare nel piazzale di Campidoglio, fra il Palazzo Senatorio e quello dei Musei, con la pendenza del 4 per cento, assai più agiato della salita opposta delle Tre Pile, e con magnifica vista sul Fôro.

Il ramo principale però della nuova strada sarebbe condotto a sboccare direttamente al Foro stesso, presso il tempio d' Antonino e Faustina, sull' andamento della via Cremona, e della via della Salara Vecchia, da allargare alla loro destra. Allo sbocco sul Fôro si apre

una piazza, dove la grande strada si separa nuovamente in due rami, il primo dei quali, passando dietro la Basilica di Costantino, continua in linea retta fino a raggiungere lo stradone concentrico al Colosseo nella pendice del colle Oppio, e la via Labicana, la quale allargata fa capo presso SS. Pietro e Marcellino al viale Manzoni, che circonda l'estrema zona del quartiere Esquilino.

L'altro ramo poi, dalla piazza presso il Fôro romano, con direzione rettilinea, traversa la via delle Carrette, e profittando della falda della collina fra la via della Madonna dei Monti e S. Francesco di Paola, ascende a S. Lucia in Selci : quivi piegando a sinistra, con un altro rettilineo si dirige al centro della stazione ferroviaria dalla parte dell'arrivo dei viaggiatori, seguendo la via Graziosa, e traversando la piazza dell' Esquilino, già della Tribuna di S. M. Maggiore. Dal Fôro a questa piazza la strada prenderà nome di via Cavour, così chiamandosi il suo ultimo tratto già sistemato. Ed il relativo progetto fu già approvato, come importantissimo per le comunicazioni col quartiere Esquilino, nella seduta del 31 maggio 1880; e se ne sarebbe domandata una speciale dichiarazione legale di pubblica utilità, se non fosse stata prossima l'epoca della presentazione di un piano generale regolatore, ove quella strada sarebbe stata riprodotta. In quella stessa seduta il Consiglio comprendeva nell'approvazione anche un altra diramazione, che prenderà nome di via dello Statuto e che distaccandosi dalla via Cavour presso S. Lucia in Selci farà capo alla grande piazza Vittorio Emanuele. Insomma la grande arteria descritta e le sue diramazioni faranno sì, che

la via del Corso, dopo protratta, giunga al Campidoglio, al Foro Romano, ai nuovi quartieri dell'Oppio e del Celio, alla stazione, al centro dell'Esquilino, e al viale che lo circonda collegandosi alla Porta S. Giovanni, a S. Croce in Gerusalemme, alla Porta Maggiore e alla nuova Porta S. Lorenzo. E tutto ciò senza demolire fabbricati pregevoli per arte, percorrendo in buona parte terreni scoperti con pendenze mitissime, se si eccettua la salita al Campidoglio che è pur moderata, e con una larghezza di metri 20 in tutti i suoi rami principali.

Altra importantissima comunicazione è disegnata nel piano regolatore, la quale collegandosi al prolungamento del Corso, provvede alla traversata del Fôro Romano dalla piazza, ove si biforca la via Cavour colla via al Colosseo, all'opposta via di S. Teodoro. E siccome il piano del Fôro è più basso delle parti che si vogliono riunire, si è proposto di cavalcarlo con un ponte largo Metri 20 a sostegni di pali in ferro, e con grandi travate metalliche; lo che permetterebbe di lasciare libero alla circolazione e alla vista il sottoposto antico suolo romano. La Commissione ha seriamente discusso sulla convenienza di tale opera, che potrebbe sembrare un anacronismo in una località tutta riservata alla storia e all'archeologia. Esaminò se non convenisse meglio un passaggio sull'antico piano; ma lo escluse, perchè dovrebbe essere o separato con ripari laterali dalle antichità, o sorvegliato continuamente; dividerebbe poi in due l'area degli scavi, e verrebbe manomesso l'antico selciato poligonale. Si pensò anche alla costruzione di un ponte in materiale; ma si rico-

nobbe che occuperebbe troppo spazio, limitando la vista generale delle antichità, e che una moderna costruzione murale discorderebbe col carattere del Fôro. D'altronde era manifesta la necessità di una via di comunicazione che legasse direttamente la stazione ferroviaria di Termini e l'Esquilino, alla Bocca della Verità (ove già sono impiantati i mercati), alla via di Marmorata e al Testaccio, non che per mezzo dei Ponti al Trastevere e all'altra stazione ferroviaria da farsi a S. Cosimato. Sicchè si venne all'unanime conclusione di ammettere il ponte di ferro con pile sottili, del genere di struttura che si designa col nome di *passarella*, cioè senza alcuna apparenza decorativa, che riuscirebbe impropria in tale località. Diamo termine a questa descrizione del proseguimento del Corso, riportando la misura delle lunghezze delle grandi linee di comunicazione.

Dalla piazza del Popolo al Campidoglio il percorso sarà di Metri 2100. Dalla piazza del Popolo allo sbocco sul Fôro Metri 2200. Dalla piazza del Popolo alla stazione di Termini Metri 3700. Dalla piazza del Popolo alla piazza Vittorio Emanuele Metri 3700. Dalla piazza del Popolo alla Porta Maggiore Metri 4700. Dalla stazione di Termini alla Bocca della Verità Metri 2200. Dalla stazione di Termini a Testaccio Metri 3400. Dalla stazione di Termini alla stazione di Trastevere Metri 3300.

Prosecuzione della via del Babuino e Due Macelli alla via Nazionale, e per la via Milano fino a Panisperna.

Chi dalla via del Babuino e Due Macelli dirigesi alla parte centrale della via Nazionale, al Palazzo dell'Esposizione, agli istituti scientifici di Panisperna, è giocoforza devii dall'andamento naturale, e salga con forti pendenze, e troppo a lungo, o la via del Tritone e delle Quattro Fontane, o la via della Dateria e della Consulta, e disceso all'opposto versante del Quirinale, volga nuovamente verso il luogo, al quale era diretto. Questo giro vizioso e faticoso fra la via del Tritone e la via Milano è lungo da una parte Metri 1000, dall' altra Metri 1200. Ugualmente deve montare per forti e lunghe pendenze chiunque dirigasi alla stazione di Termini e al Quartiere dell'Esquilino. Prolungando però in linea retta la via dei Due Macelli e traforando per 220 metri il colle Quirinale al disotto del giardino reale, si raggiungerà in piano la via Milano, che fu tracciata appunto in direzione rettilinea colla via Due Macelli, che traversa via Nazionale, e che cominciando poi a salire con pendenza di 1,27 per cento arriva a Panisperna sulla piazzetta Cimarra. Il rettifilo di 2000 Metri, che ne risulterebbe dalla piazza del Popolo a Panisperna, sarebbe la più felice soluzione di quante ne sieno state immaginate, per collegare in modo diretto, breve e comodo assai la parte più nobile della vecchia Città colla via Nazionale, e quindi colla sta-

zione e coi quartieri nuovi dell'Esquilino. La larghezza del traforo potrebbe essere di metri 16 come quella della via Milano: il massimo della spesa può ritenersi di Lire 2000 a Metro andante, compresi anche i due prospetti decorati, lo che darebbe un totale di Lire 440 mila, secondo le notizie avute dall'ufficio Tecnico, e per sicurezza poniamo anche mezzo milione; mentre l'apertura di strada di uguale lunghezza, a traverso un fabbricato anche di poca entità, non potrebbe costare meno di un paio di milioni. Giova notare che la distanza, la quale resterebbe fra il traforo e il Palazzo reale è di metri 84; e che anche ampliando la Reggia con altrettanta larghezza di fabbricato, quanta ne ha attualmente, sempre resterebbe uno spazio libero interposto almeno di Metri 24.

Ne' si creda poi che opere di questa specie non siano state eseguite in altre grandi città, quando la difficoltà del movimento ne dimostrò il bisogno e la opportunità. Nella capitale dell'Ungheria ve ne ha esempio che calza perfettamente al nostro proposito, e che parecchi fra Voi vedeste sul luogo nei vostri viaggi. Sotto il colle di Buda infatti esiste una via sotterranea lunga circa metri 290 (un terzo più di quella che avrebbe la nostra), e ad essa fa capo in linea retta il noto ponte sul Danubio, che unisce le due parti della Città Buda e Pest. Quel colle, di forma consimile al nostro Quirinale, e sul quale tra gli altri edifizi sorge pure il Palazzo Imperiale, prima che vi si praticasse il traforo occorreva girarlo per le altre vie che si rannodano alla testata del ponte e all'opposto ingresso del sotterraneo, ovvero salirlo e discenderlo con risentite pen-

denze. Ma appena il traforo fu aperto, il movimento dei veicoli e dei pedoni si determinò tutto per la via breve e diretta, benchè sotterranea. L'utilità non sarebbe minore per noi, se potessimo traversare così il colle Quirinale, prolungando la Via Due Macelli fino alla Via dei Giardini, demolendo poche case e una estrema parte del palazzetto Del Drago. La Commissione adunque astenendosi da considerazioni di convenienza, perchè si tratta di un opera che dovrebbe penetrare nel suolo annesso alla Reggia, riconosce però che il proposto sotterraneo soddisfarebbe pienamente all'economia e alla facilità del transito sempre crescente in quei luoghi, ed oggi cotanto difficile. E quando il progetto potesse avere esecuzione, avrebbe complemento il concetto che razionalmente si era proposto l'autore del piano regolatore; quello cioè di profittare delle tre grandi strade che si diramano dalla piazza del Popolo, per continuarle, e farle servire al collegamento delle parti più popolose e centrali, con le più lontane verso l'opposta periferia della Città.

Rettifiche e allargamenti della via del Corso

Dopo aver descritto lo scopo e l'andamento della prosecuzione delle attuali maggiori vie, Ripetta, Corso e Babuino, è necessario intrattenervi sulla grave questione dell'allargamento del Corso. Nel piano regolatore di massima del 1873 la via del Corso si segnava portata a circa 18 metri di larghezza, e precisamente a filo del prospetto del palazzo Sciarra, dalla piazza di

questo nome alla piazzetta dei Trinitari, ove ha origine la via Condotti. L'Ufficio riteneva per conto suo, che questo tratto più frequentato e centrale, che dovrà essere attraversato da altre strade importanti, meritasse il sacrificio del costoso taglio dei grandi casamenti e di qualche palazzo. Nel resto il Corso era lasciato com'è, se si eccettua la rettifica che fu poi fatta dell'ultimo tratto, fra il vicolo del Piombo e la piazza di Venezia.

La Commissione speciale però che a quell'epoca fu nominata dal Consiglio per la revisione del piano, fu ricisamente contraria alla proposta dell'Ufficio. Opinò invece che si dovesse profittare di ogni favorevole circostanza, per ottenere allargamenti parziali, con lo arretramento di talune facciate meno decorose da qualunque dei due lati si trovino; per esempio, dal palazzo Verospi a S. Lorenzo in Lucina a ponente; dalla piazza Colonna a tutto il palazzo Marignoli a levante; da San Carlo alla via degli Incurabili ove nell'uno, ove nello altro lato. Quella Commissione affermava, che questi ritiramenti discontinui sarebbero riusciti non solo comodi pei frequentatori del Corso, ma anche utili per lo sfoggio dei negozi nei risalti all'entrare di ogni largo. Veramente il Corso presenta due soli ventri o inflessioni sporgenti ben demarcati. Il primo spiccatissimo ed esteso nel lato orientale comincia dalla via della Vite e termina al vicolo Cacciabove. L'altro assai minore sul lato occidentale comincia dalla piazza di S. Lorenzo in Lucina e termina al palazzo Verospi incontro la via delle Convertite; e quando questi due ventri fossero tagliati secondo una linea retta che passasse pei loro

rispettivi punti estremi, il Corso acquisterebbe anche in quei due tratti larghezza normale e non molto dissimile dal rimanente. Ma quel ripiego di una successione di larghi e di risalti suggerito dalla Commissione che ci precedette, a noi non è parso plausibile, come tale non parve al Consiglio, che preferì approvare il progetto dell'ufficio. Il piano regolatore attuale per conseguenza ha riprodotto il taglio a 18 metri dalla piazza di Sciarra ai Trinitari.

Però la Giunta non se ne è accontentata; essa rifletteva, che i due grandi risalti che nascerebbero all'estremità di un tale allargamento, sarebbero nocevoli al buon effetto della nostra strada, la quale essendo il ritrovo delle feste e del lusso, non le si dovrebbe togliere il pregio di essere compresa collo sguardo in tutta la sua estensione. D'altronde la Giunta stessa, ritenendola troppo angusta per l'aumento della popolazione e del traffico, e volendole conservare il carattere della continuità, riteneva che l'allargamento dovrebbe farsi in tutta la lunghezza della strada; e poichè gli sbocchi estremi non possono alterarsi e misurano 14 metri di larghezza, formulava a maggioranza di voti, che il Corso abbia ad allargarsi totalmente dalla parte ove trovasi il palazzo di Sciarra, il prospetto del quale serva di base per l'allargamento uniforme dalla piazza S. Marcello al largo dei Trinitari; e che da questi opposti punti si debba partire con due linee rette da un lato fino allo sbocco attuale in piazza del Popolo, dall'altro fino alla facciata del palazzo Salviati presso il vicolo del Piombo. La Commissione attuale peraltro, dopo accurata discussione di tale proposta della Giunta, fu in

genere unanime nel ritenerla eccessiva. Ad essa è parso anche, che l' insenatura che sarebbe risultata sopra uno dei lati del Corso, recherebbe pregiudizio all'apparenza rettilinea, che nel suo insieme oggi presenta questa strada; e quando fosse necessario che il Corso si avesse ad allargare da un capo all'altro, avrebbe accettata piuttosto la sezione di 14 metri su tutta la lunghezza. Ma il totale allargamento non lo trova punto giustificato, riflettendo che il Corso non è un'arteria importante per traffico, ma piuttosto per convegno delle vetture di lusso e per passeggio interno; ed osserva eziandio che l' enorme spesa che importerebbe l' espropriazione dei prospetti o imponenti o decorosi fra il Popolo e piazza di Venezia, sarebbe in ogni tempo un ostacolo a imprenderne l' opera, sicchè la linea regolatrice sarebbe più che ipotetica, immaginaria. Nonostante tutti ci trovammo d'accordo nell'assoluto bisogno di correggere il tratto, che sta di fronte al palazzo Chigi; quivi la sezione stradale si ristringe tanto, da far quasi scomparire uno dei marciapiedi, e quivi si verifica la maggiore affluenza di persone. Sicchè fummo condotti a proporre, che l'allargamento si limiti al tratto compreso fra la via delle Convertite e il vicolo Cacciabove presso il palazzo Piombino. Il quale palazzo Piombino invero anch' esso con la sua facciata sporge alquanto innanzi e potrebbe essere tagliato; con gravissima spesa però e poca, anzi niuna utilità, giacchè al movimento dei veicoli e dei passeggeri provvede comodamente il largo di piazza Colonna. E in quanto alla larghezza di questo parziale ritiro si decise di limitarla così da ottenere una sezione uguale, o quasi a quella dei prossimi tratti, e ad ogni modo non maggiore di 14 metri.

Questo nostro parere risultando cotanto restrittivo a confronto del progetto dell' ufficio, e specialmente di quello della Giunta, noi stimammo opportuno di tenerne proposito insieme con essa. Da una parte e dall' altra le opposte tesi furono vivamente sostenute; le minoranze emisero opinioni discrepanti, e diverse; e si finì per accettare un temperamento, che tuttavia non giunse ad ottenere l'unanimità dei voti, e che fu espresso nei seguenti termini: che sia segnato nel piano regolatore l'allargamento di tutto il Corso a 14 metri, con dichiarazione che tale allargamento debba incominciare ad effettuarsi nel tratto ov'è più necessario, vale a dire tra la via delle Convertite e il vicolo Rosa. Sta ora al Consiglio il dire l'ultima parola, bene inteso, che ognuno di noi riserbasi in tale quistione piena libertà di parere. Noi poi termineremo questo capitolo coll'esporre ciò che opinammo circa la sistemazione della piazza di Venezia. Dal lato del largo S. Romualdo non poteva esservi discrepanza di pareri: poichè da questa parte la proprietà Torlonia non essendo stata riordinata, bisogna prendere il partito di allinearla colla via già detta dei Colonnesi. Ma il prospetto del palazzo Torlonia sulla piazza ha tale sporgenza dal filo del lato orientale del Corso, che ne chiude quasi per intiero lo sbocco, come ugualmente intercetterebbe la visuale della prosecuzione del Corso per andare al Fôro Romano, al Campidoglio, alla via Cavour dalla via ampliata della Ripresa dei Barberi. Il meno adunque che potrebbe farsi per rimediare a sì grave sconcio, sarebbe di allineare il palazzo Torlonia al filo della via del Corso. Ma considerando l'importanza di questa nobilissima strada di Roma, sa-

rebbe molto più decoroso il partito di darle un finale ampio e simmetrico, che in qualche modo faccia riscontro alla piazza del Popolo posta alla sua origine. Si dovrebbe cioè completare la piazza di Venezia raddoppiandone la larghezza a carico della proprietà Torlonia, e facendo sì, che l'asse del Corso prolungato coincidesse con quello della nuova piazza.

Se ben si riflette, il solo allineare la proprietà Torlonia al filo del Corso importerebbe la distruzione del corpo del fabbricato nobile fino al primo cortile; l'espropriazione dunque ulteriore dei cortili per la formazione della mezza piazza mancante, sarebbe, *relativamente*, di poca entità, in confronto della spesa per l'espropriazione inevitabile del prospetto e degli appartamenti del palazzo. Per le quali considerazioni, tanto la Giunta, quanto noi della Commissione, ad unanimità di voti, abbiamo approvato il progetto della vasta piazza delineata nel piano regolatore. Questo progetto degno di Roma, da molti già vagheggiato e raccomandato, incontrerebbe il favore universale, e nutriamo fiducia che sia per ottenere la piena approvazione del nostro Consiglio.

Nuova via tra le piazze di Fontana di Trevi e del Pantheon

Una parte centralissima della città, che esige assolutamente una grande strada traversa, perchè il transito, il traffico, il movimento della gente abbia modo di svolgersi fuori delle strette attuali, si è quella alla

destra ed alla sinistra del Corso fra i dintorni del Pantheon e della Fontana di Trevi. Ed un'altra necessità è la formazione, o diciamo pure la sistemazione di due piazze decorose in questi due luoghi: che non sarebbe scusabile in un piano regolatore l'omissione di un qualche partito, che ridondi a decoro di due dei più insigni monumenti di Roma, uno antico e l'altro moderno. Alla piazza di Trevi si concentra il movimento, che proviene dalla via della Stamperia, dalla via dei Lucchesi, come diramazione della via Nazionale, dalla via del Lavatore, ove sarebbe notevolmente aumentato, quando si eseguisse il *tunnel* sotto il giardino reale. E alla piazza del Pantheon convergono le strade pure frequentatissime provenienti dalla Minerva, dalla via Argentina, da S. Eustachio, dalla via Randanini, dalla via della Maddalena.

Oggi questi luoghi così importanti non comunicano che per angusti vicoli, quali sono quelli dei Tre Ladroni, di Sciarra, delle Muratte, del Seminario, dei Pastini, di Pietra e delle Colonnelle.

Non vi sono che due modi per aprire un'arteria fra quelle due piazze. Il primo è di allargare a grande sezione la via delle Muratte sul lato sud in principio, e quindi sul lato nord sboccando al Corso; allargare ugualmente la via di Pietra tutta sul lato nord; demolire una parte del palazzo Cini per potere piegare alla via dei Pastini, e allargare finalmente quest'ultima. Il secondo dei modi consiste nell'aprire addirittura una strada nuova attraverso le aree e gli stabili privati. L'autore del piano regolatore, mantenendo la sua antica idea già disegnata nel primitivo piano di massima, sostiene il

secondo; ed ecco in qual modo ne è sviluppato il progetto.

Innanzi la Fontana di Trevi si apre una vasta piazza, che si estende in lunghezza fino alla via dell' Umiltà, ed al piede della salita al Quirinale; la piazza però è in qualche modo divisa in due da una loggia a colonne libere, come alcuna se ne vede in qualche città della Toscana. Un'altra grande piazza è pure immaginata innanzi al Pantheon, ampliando assai la larghezza di quella attuale, portandola a forma quasi quadrata, conservando la fontana coll'obelisco ove si trova, lasciando la parte superiore alla circolazione, e la parte inferiore alle investigazioni archeologiche, con un partito analogo a quello tenuto già pel Fôro Traiano; col quale mezzo si potrebbero all'intorno dello scavo sostenere e rialzare alquanto le zone stradali che ora dichinano verso il prospetto del monumento. L'unione poi delle due piazze è immaginata in modo, che ponendosi sull' asse del Corso nel mezzo della Piazza di Sciarra si apra a destra un rettifilo stradale diretto alla loggia isolata al centro della Piazza di Trevi, e a sinistra un altro rettifilo che vada a collimare coll'obelisco della Piazza del Pantheon. Questa nuova via larga metri 15 (che più non si potrebbe per soggezioni locali) è in tutto lunga circa un mezzo chilometro, ed ha il seguente andamento. Attraversa dapprima i cortili del convento già delle Vergini, ora Intendenza di finanze; rade e abbatte in parte il teatro Quirino; passa per i cortili della proprietà Sciarra, e sbocca in Piazza di Sciarra a fianco del palazzo di questo nome, separandolo dal palazzetto. Prosegue poi pel vicolo di Monte Catino a fianco della Cassa di Ri-

sparmio, e demoliti gli ostacoli passa dietro l'antica Dogana di terra ora Camera di Commercio, e dinanzi la chiesa di S. Ignazio; poi seguitando a traverso il braccio posteriore del Palazzo Borromeo riprende la via dei Pastini, corretta e allargata, per raggiungere la Piazza del Pantheon. Questo tratto di strada si collega anche al Palazzo del Parlamento, allargando la via della Guglia fino alla tribuna della Chiesa degli Orfani.

La bellezza della descritta strada è indiscutibile, come indiscutibile è la necessità di aprire, invece delle attuali pericolose ed incomode, una comunicazione agiata fra i punti che si vogliono collegare. La Commissione doveva ad ogni modo esaminare, se per altri riguardi il progetto regge al confronto della possibile esecuzione del primo dei partiti accennati in principio di questo articolo. Si era obiettato, che la strada secondo il piano regolatore obbliga necessariamente all' ampliamento della Piazza di Fontana di Trevi, mentre allargando la via delle Muratte ciò non era necessario. Si può rispondere che avanti la Fontana di Trevi non vi è una piazza, ma un tramite largo metri 6: dunque bisognerebbe in ogni modo porre mano alle demolizioni, per dare alla così detta piazza larghezza uguale a quella che si assegnerebbe alla via delle Muratte, che non potrebbe essere inferiore a 15 metri. Posto adunque che il taglio incontro la fontana è inevitabile, meglio è protrarlo, fino almeno all' ingresso della immaginata via nuova. Si era pur detto che sarebbe stato più economico l'allargamento della via delle Muratte, profittando di una proposta del sig. Principe Sciarra, il quale avrebbe ceduto a prezzo di area nuda il terreno risultante dal

ritiro volontario delle fabbriche, che intende ricostruire verso la detta strada. Ma si contrappone, che il signor Principe Sciarra non intendeva assegnare alle Muratte che 10 metri di larghezza; ora per una strada di tanto transito occorrendo 15 metri, qual prezzo non si dovrebbe pagare per un ritiro di 5 metri in più di larghezza ed in area tutta fabbricata? E posto che tuttavia ciò costasse meno che espropriare la zona interna della proprietà Sciarra, è evidente che nel tratto successivo fra la via delle Vergini e la Piazza di Trevi, costerebbe assai più espropriare tutte le fronti del fabbricati, e gli appartamenti di riguardo, di quello che passare a traverso il vasto cortile degli Uffizi dell'Intendenza di finanze. Vantaggio economico dunque non ce n'è da questa parte: e dall'altra costerebbe assai più l'allargamento di via di Pietra a carico degli imponenti casamenti Pericoli e Piombino, non potendosi toccare l'antico colonnato, e a carico del palazzo Cini, di quello che allargare e sfondare il vicolo di Monte Catino e quelle case che volgarmente si chiamano i *bureaux*. Andiamo fino ad ammettere parità di spesa; ma in questo caso la scelta non é più dubbia, per ragioni di decoro e di estetica. Nemmeno ha valore il timore, che fra la nuova via e quella delle Muratte in Piazza di Sciarra resti una fronte di fabbricato disdicevole per esiguità; perchè risulta dal progetto, come è stato immaginato, e dalle misure locali, che quella fronte resterà di metri 24; lunghezza che non sempre si riscontra in alcuni dei più eleganti palazzetti della città. Insomma e Giunta e Commissione, dopo un esame speciale e accuratissimo terminarono unanimi coll'approvare il

progetto, come è delineato nel piano regolatore; e noi ne raccomandiamo l'adozione al Consiglio. In quanto però alla proposta di costruire nella nuova piazza della Fontana di Trevi una loggia alla Toscana, per dimezzarne la estensione, si discusse fra noi se non convenisse meglio lasciarla aperta del tutto, sapendosi da qualcuno che il progetto compilato molti anni addietro sotto l'Amministrazione francese adottava la stessa grandezza, che ora proporrebbe l'ufficio municipale. Ma volendo rispettare l'opinione di chi, timoroso che il bell'effetto della fontana sia pregiudicato osservandola da un punto di vista relativamente troppo distante, noi anzichè accettare fin da ora il correttivo della loggia centrale, che non corrisponderebbe più agli usi moderni, e che non saprebbesi in qual modo armonizzare col carattere architettonico della fontana, preferiamo lasciare al tempo la soluzione definitiva, suggerendo che vi si sostituisca per ora un giardino, che colle piante occulti od interrompa dalla metà superiore della piazza la vista della bella opera dell'architetto Salvi.

Ammettiamo infine le correzioni delle strade, che si accentrano alle due piazze di Trevi e del Pantheon, cioè quella di via del Lavatore e di via dei Giardini fino all'incontro del prolungamento di via Due Macelli; quella della via dei Lucchesi e degli Archi della Pilotta, ove raddoppiando gli archi attuali si ottiene una buona diramazione della via Nazionale; e quella della via Randanini e Pozzo delle Cornacchie per unire il Pantheon alla via della Scrofa; non che la demolizione dell'atrio della Chiesa di S. Eustachio, rispettando la casetta che le sta incontro dipinta in facciata dagli Zuccari, per

agevolare l'altro collegamento della Piazza del Pantheon colla prosecuzione della via di Ripetta.

Prolungamento della via del Tritone

Se si prolunga in linea retta l'attuale via del Tritone passando dietro il Ministero di agricoltura, industria e commercio, a traverso la cavallerizza del palazzo Poli, pel vicolo del Mortaro allargato, a fianco della Chiesa di Santa Maria in Via, e a traverso il caseggiato posto fra le vie di S. Claudio e Cacciabove, si viene a sboccare sul Corso incontro al portone d' ingresso del palazzo Chigi, con un rettifilo di 700 metri di lunghezza.

Anche questo sarebbe di un magnifico effetto veduto dal Corso, e favorirebbe il movimento diretto verso la via della Scrofa e dell'Orso. Ed è per tale ragione che nel piano regolatore fu segnata la correzione delle vie degli Uffici del Vicario, della Stelletta e dell'Orso, dove si trova uno dei nuovi ponti sul Tevere, per accedere al quartiere in Prati di Castello. Questo andamento non offre difficoltà tecniche ; ma potrebbe produrre una qualche difficoltà di transito alle vetture, che sboccando innanzi al Palazzo Chigi dovessero traversare il Corso a Piazza Colonna: la traversata infatti non risultando diretta, le vetture sarebbero obbligate a volgere a manca sul Corso per un breve tratto e rivolgere poi a destra per piazza Colonna. Per togliere questo difetto (che poi non è grave come si crede, e come la esperienza dimostra, giacchè in Roma sonovi parecchie vie importanti che sboccano in Corso od altrove, senza il ri-

scontro immediato di altra via) si sarebbe ideata dall'ufficio tecnico una piazzetta semielittica allo sboccare della via del Tritone sul Corso, nel centro della quale si collocherebbe un ostacolo, per esempio la fontana di Piazza Colonna, che obbligherebbe le vetture a girarlo ed a trovarsi in direzione normale alla via del Corso nel traversarlo per entrare in Piazza Colonna. Il vicolo Cacciabove si sopprimerebbe nel suo primo tratto, e un ramo della curva di quella piazzetta taglierebbe il fianco del palazzo Piombino. La Commissione però prendendo in esame il descritto progetto, ha voluto studiare se non convenisse meglio, per uscire da ogni difficoltà, traversare il Corso mediante l'allargamento del vicolo Cacciabove fino incontro la Chiesa di S. Maria in Via; ma si è riconosciuto che ne risulterebbe un risalto incomodo come quello che spezzerebbe in due tratti discontinui il proseguimento della via del Tritone.

D'altronde il progetto del rettilineo incontro al Palazzo Chigi, era già stato approvato dal Consiglio nel piano del 1873, e fino da allora una tale opera sembra desiderata dal pubblico, tanto per l'effetto, che per la facilità dell'accesso alla Piazza Barberini. Abbiamo perciò accettato il partito designato nel piano in quanto al rettilineo, ma non siamo stati tutti d'accordo nell'accettare la formazione della piazzetta semielittica allo sbocco sul Corso. Quantunque il Direttore dell' ufficio tecnico ne sostenesse e il concetto e l'effetto, ed avesse fautori, tuttavia la maggioranza ha ritenuto che l'apertura di una piazzetta sì prossima alla piazza Colonna possa nuocere al carattere regolare e singolarmente bello di questa; e quindi fu escluso l' emiciclo, sosti-

tuendo semplici smussi agli angoli dei fabbricati all'ingresso della nuova via. La quale poi concordemente non è considerata necessaria al movimento, quanto l'altra antecedente descritta fra le Piazze di Sciarra e del Pantheon.

Strada che dalla via degli Astalli va ai Mercati centrali e al quartiere del Testaccio

Dal centro della città, nei dintorni di piazza di Venezia, si fa ogni giorno più notevole il movimento verso via Montanara, via di Marmorata e Porta San Paolo; ma le vie o piuttosto i vicoli che vi si dirigono, rendono imbarazzato e pericoloso l'accesso a quelle località. Bisogna adunque provvedere a tale difetto, mediante una strada proporzionata. Il piano regolatore la disegna con partenza dalla via degli Astalli, con allargamento dei vicoli Margana e Delfini, traversando la via di Aracoeli, la piazza Margana e la piazza Campitelli. Continua poi per la via Montanara, Piazza Montanara e via della Bocca della Verità, fino alla piazza di questo nome; e segue nel resto l'attuale andamento delle strade di Marmorata e di S. Paolo, con larghezza non inferiore a metri 16 finchè traversa il caseggiato, e metri 20 nello stradone successivo diretto alla porta della città. Alla piazza Montanara sono prossimi i maestosi avanzi del Teatro di Marcello, e fra questo e la via si sarebbe immaginato un largo per isolare e porre in vista quel monumento. La Commissione approva questa strada che dalla via degli Astalli alla Porta

S. Paolo avrà la lunghezza di 2400 Metri; però raccomanda possibilmente maggiore ampiezza, attesa la sua importanza attuale, e quella maggiore che acquisterà in futuro, per l'istituzione dei Mercati in via dei Cerchi, pel quartiere industriale al Testaccio, e per il nesso che dovrà avere, a mezzo della via di S. Teodoro, colla via Cavour da una parte, e a mezzo dei Ponti sul fiume col basso Trastevere e colla sua stazione ferroviaria dall'altra.

La Commissione inoltre, d'accordo colla Giunta, crede che sia ntile introdurre nel piano i seguenti miglioramenti. Demolizione del palazzetto Muti all'Ara Coeli, perchè percorrendo la strada risulti più aperta la prospettiva del Campidoglio; demolizione completa, anzichè parziale, delle case fra la via Montanara e i cortili delle case stesse, affinchè dalla Piazza Campitelli poss vedersi a colpo d' occhio la parte meglio conservata della curva del Teatro di Marcello, sembrando che il largo segnato nel piano non corrisponda all'importanza del monumento.

Prolungamento della Via della Longara

Questa via nel disegno del piano regolatore è prolungata, tanto verso il Trastevere, quanto dall'opposta parte verso i Borghi. Verso il primo la via della Longara proseguirebbe non perfettamente in linea retta, ma divergendo alquanto a sinistra riuscirebbe sulla Piazza di S. Maria in Trastevere. Si lascia in piedi col piccolo deviamento la casa tradizionale della *Fornarina*,

e non si incontra poi alcun edificio di pregio. Da quella piazza centrale del Rione, per mezzo della via di San Francesco a Ripa, la Longara è messa in comunicazione colla nuova stazione ferroviaria, e mediante il nuovo ponte presso la porta Portese col quartiere industriale al Testaccio. All'altro capo, la stessa via traversa i Borghi, passando per la via dei Penitenzieri la Piazza Scossa Cavalli e il vicolo degli Ombrellari allargato; e giunge così al nuovo quartiere in Prati di Castello, ove prosegue fino alla barriera e alla piazza d'Armi. Dalla stazione del Trastevere alla Piazza d'armi quest'arteria ha lunghezza di metri 2800 con 16 di larghezza nei tratti di nuova sistemazione. Essa é di vitale importanza per i due Rioni della città transtiberina, e noi l'abbiamo unanimamente approvata.

Allargamento delle vie Longaretta e Longarina

In conto di vie principali noi mettiamo ancho la via della Longaretta e la via della Longarina, che assieme formano un rettilineo lungo Metri 700, e che percorrono il basso Trastevere quasi parallelamente al corso del fiume· Basta allargarle fino a Metri 12, e dalla piazza di Santa Maria in Trastevere si giunge fino al Ponte Rotto, il quale ricostruito in modo idraulicamente razionale, lega la via al lungo Tevere, ai mercati, al cavalcavia sul Foro Romano, alla via Cavour, e alla stazione centrale di Termini.

Prolungamento della via dei Serpenti

Prolungando via dei Serpenti, si va a sboccare incontro al Colosseo con un rettifilo che ha origine presso la via Nazionale, e che è lungo metri 700, al quale si darebbe la larghezza di metri 16. Questa strada non è di poca importanza, perchè congiunge l'abitato del Rione Monti e la via Nazionale ai nuovi quartieri dell'Oppio e del Celio. Non si incontrano che pochi fabbricati e di poca importanza; ma il terreno elevandosi, bisogna passare in sottovia la salita di S. Pietro in Vincoli, e giunti all'opposto versante del colle occorre sistemare le strade laterali per circolare sull'altipiano. Questo lavoro porgerà poi occasione di ampliare lo scavo all'intorno dell'Anfiteatro Flavio, discendendo con rampe simmetriche al piano della via del Colosseo e al piano inferiore antico, con direzione allo stradone di S. Gregorio e alla via della Moletta, che corretta e ampliata va a fare capo al quartiere di Testaccio. La Commissione riconosce l'utilità della proposta, e ne approva il disegno coi particolari, come figura nel piano regolatore.

Altre vie di minor conto

Abbiamo descritte tutte le grandi vie del piano regolatore, che potremmo chiamare arterie di primo e di secondo ordine, secondochè percorrono l'intiera città, o servono ad aprire una comoda comunicazione fra due

contrade della città stessa. Queste vie peraltro, che per essere limitate alle sole necessarie, costituiscono l'ordito di una rete a larghe maglie, comprendono vaste zone della vecchia città, alcune delle quali di difficile circolazione, pel poco ordinato andamento di angustissime strade. Ove questo sconcio si presenta più grave, il piano provvede colle correzioni, con parziali allargamenti, con aperture anche di qualche tratto di nuova via: però accontentandosi di sezioni stradali larghe fra gli otto o i dieci metri, secondo le circostanze dei luoghi.

A questa categoria appartiene il proseguimento della via dei Cestari, che pone in buona comunicazione le piazze delle Stimate e di S. Nicola a' Cesarini, colla piazza Paganica, e che coll'allargamento della via della Reginella procura un accesso al nuovo quartiere del Ghetto.

Parimenti, e all'altro capo del detto quartierino, si dà un altro accesso allargando il vicolo della Tribuna di S. Maria in Campitelli fra la piazza di questo nome e i Portici di Ottavia isolati.

Il Campo Marzio non ha buone vie quantunque centralissimo; tuttavia, accontentandosi di qualche correzione alla via di Campo Marzio nel suo sbocco sulla piazza in Lucina e nella fronte contigua della piazza stessa, si crede necessario compiere una linea in senso normale alla prima, coll'aprire il fabbricato incontro la via delle Convertite; e così per la via della Vignaccia, corretta in qualche punto, raggiungere la via dei Prefetti.

La via del Leone fra la piazza in Lucina e la piazza Borghese si vuole pure correggere e rettificare, specialmente al suo ingresso, essendochè il movimento è divenuto importante fra la via Frattina e la via del Clementino.

Nel piano è anche segnata una correzione con parziale ampliamento della via della Maddalena.

E finalmente si provvede ad una traversa necessaria fra la via della Chiesa Nuova e il Lungotevere profittando del vicolo dei Matriciani, di un ramo del vicolo di Monte Giordano, e del vicolo dell'Avila tutti allargati, e aprendo un varco fra le case incontro la via della Chiesa Nuova.

Qualche altra rara e parzialissima correzione, e qualche compimento di strade già allargate in parte, come il vicolo Brunetti, la via del Corallo, il vicolo Sora, la via della Lupa, la via della Pigna, costituiscono le ultime proposte del piano regolatore. La Commissione non poteva non approvarle; che anzi stimò opportuno studiare, se per avventura qualche altra non se ne avesse a suggerire. Essa si preoccupò specialmente della convenienza di allargare la via dei Coronari; ma si persuase non essere ciò necessario, visto che si verrebbe a costituire un'altra arteria fra il Lungotevere e la via di Panico protratta fino al circo Agonale. Ugualmente rinunciò a far segnare nel piano, l'allargamento delle vie Macel de' Corvi, Giulio Romano e Torre de' Specchi, poichè a prossimità si troverebbe l'arteria che dalla via degli Astalli deve condurre alla piazza Montanara. Però si avvide, che fra la prosecuzione della via Nazionale da una parte, la riva del Tevere presso la Regola e la via Giulia dall'altra, si lasciava una zona troppo vasta e popolatissima, senza una strada almeno sufficiente al transito longitudinale; e poichè la traccia di questa strada è naturalmente indicata dalle attuali vie della Pescheria,

del Pianto, dei Giubbonari e dei Cappellari, deliberò che le dette vie si segnassero ampliate convenientemente, secondo erasi fatto nel piano di massima del 1873, perchè il Consiglio vegga se convenga comprenderle ancora nell'attuale.

Demolizione degli isolati di fabbriche fra le vie Borgo Vecchio e Borgo Nuovo

Seguendo un nobile ed antico concetto, è segnato nel piano regolatore l'atterramento di tutto il fabbricato, che esiste fra le vie di Borgo Nuovo e di Borgo Vecchio, a cominciare dalla piazza Pia fino alla piazza di S. Pietro in Vaticano. Abbiamo già ricordato che ai tempi dell'amministrazione francese, quel progetto era stato approvato; e forse sarebbe stato eseguito, se non sopravveniva la ristaurazione del governo Pontificio. Lo scopo era ed è di poter scorgere a distanza conveniente la cupola di Michelangelo in tutta la sua maestà, compreso l'alto tamburo che ne costituisce la principale bellezza. È noto che Michelangelo, chiamato da Paolo III a dar compimento alla Basilica, formò in breve un disegno tutto nuovo, conservandole la forma di croce greca, sormontata dalla cupola; e che un mezzo secolo dopo, per opera dell'architetto Maderno, si cambiò la croce greca in latina, con aggiunta di tre archi al braccio verso la piazza. Questo partito fe' dire al Milizia: « Terribili effetti di sì fatto prolungamento sono: non « più punto di veduta; neppure dal fondo della ster- « minata piazza si scopre niente del tamburo della cu-

« pola, e le due cupolette restano interamente occulte;
« vale a dire rimane nascosto il più bello » ecc.

Vero è che l'atterramento delle fabbriche fra i due Borghi implica quello dell'ospizio dei Convertendi, alla costruzione del quale ebbero parte gli illustri architetti Lazzari e Peruzzi. Ma la Commissione ha considerato che un piano regolatore di Roma non può omettere la proposta di quelle opere, che si collegano alla dignità e all'appariscenza dei suoi più insigni monumenti; la esecuzione delle quali però non essendo urgente, ma soltanto decorosa, e tuttavia dispendiosissima, può rimandarsi a dopo che siasi provveduto ai tanti bisogni che incalzano.

Via d'Aracoeli ridotta a Largo innanzi al Campidoglio

La considerazione, colla quale abbiamo chiuso il precedente articolo, ma temperata dalla riserva istessa, è quella che ha indotto la Commissione, per iniziativa del proprio Presidente, a suggerire ciò che le sembrò una omissione del piano regolatore; la mancanza cioè di un grandioso accesso al Campidoglio, che permetta allo sguardo di abbracciarne anche a distanza l'insieme. La via d'Aracoeli tagliata obliquamente fa sì, che non si scuopra il complesso delle fabbriche architettate dal Buonarroti a decorazione della piazza Capitolina, fino a che non si giunga sulla piazza d' Aracoeli; ed anche quivi si è già così vicini al piede del colle, che la cresta della cordonata di ascesa proiettata sul fondo nasconde tutto il basamento del palazzo Senatorio. L'ef-

fetto invece sarebbe completo, se dalla grande strada in prosecuzione della via Nazionale e precisamente dalla piazza del Gesù si tagliassero le fabbriche a sinistra della via d'Aracoeli, secondo una linea che andasse a collimare col fianco del Palazzo dei Musei. Ne risulterebbe un Largo con i lati alquanto divergenti, avente per obbiettivo la completa vista del clivo e della vetta decorata del Campidoglio. Se si riflette che il palazzetto Muti deve demolirsi per la prosecuzione della via degli Astalli, che il palazzetto della fabbrica di S. Pietro per la stessa ragione dovrebbe mutilarsi, che il già convento del Gesù deve essere attraversato, per l'apertura di una strada a fianco della Chiesa, si comprenderà che con poco più si otterrebbe la formazione di buon tratto del proposto Largo. Per completarlo però non si tace che dovrebbero essere demolite anche le fabbriche che fiancheggiano la piazza d'Aracoeli incontro i palazzi Malatesta e Massimo, le quali quantunque di non grande importanza, pure hanno ragguardevole valore fondiario, per la posizione loro. Il Consiglio considererà se il nostro suggerimento meriti di essere accolto ora, come quello che ha per fine il decoro ed il culto del Campidoglio, di questo colle così meritamente famoso per le antiche e per le moderne memorie; o se piuttosto, commendandone il concetto, non sia da rimandarne la esecuzione ad altro tempo.

Ponti sul Tevere e vie di accesso ai medesimi.

Nel descrivere alcuno dei quartieri per abitazioni, e alcune strade principali, noi abbiamo per incidenza

indicate certe località, ove era necessario costruire un ponte per la traversata del Tevere. Occorre ora che ci occupiamo in modo più completo dei ponti, e delle strade che vi si collegano direttamente.

Dicemmo già, che la posizione dei ponti doveva essere più specialmente determinata dall'importanza delle contrade opposte, che meritano un immediato collegamento; e in generale dalla condizione che i ponti riescano bastantemente prossimi uno all'altro nel grosso abitato della città. Questi criteri ci sono parsi opportunamente seguiti nel disegno del piano regolatore, come si rileverà dalle seguenti indicazioni.

I ponti nuovi sarebbero sei. Il primo presso Porta Portese, ha per iscopo di collegare il quartiere del Testaccio alla nuova stazione ferroviaria di S. Cosimato, Il secondo alla Regola, serve ad unire questo Rione colla parte più popolosa del Trastevere. Il terzo, a metà delle vie Giulia e Longara, pone in diretta comunicazione il Rione Parione ed il nuovo quartierino Gianicolense. Il quarto all'Orso, mette al quartiere in Prati di Castello dalle contrade circostanti alla Piazza Agonale. Il quinto al Popolo procura un altro accesso allo stesso quartiere in Prati. Il sesto finalmente serve al passaggio dal Borgo Flaminio alla Piazza d'Armi. Gli altri sei Ponti esistenti si conservano tutti perchè sono utilissimi anch'essi. Di fatti il Ponte Rotto, da ricostruirsi in modo, che lasci libero il deflusso dell'acqua nei due rami dell' Isola Tiberina, serve opportunamente a legare il Trastevere ai mercati presso la Bocca della Verità, e alle grandi vie che vi si accentrano. Il ponte Quattro Capi pone in relazione il Tra-

stevere coi pressi del Campidoglio. Il ponte Sisto, serve ai dintorni di S. Andrea della Valle per passare al Trastevere e alla passeggiata del Gianicolo. Il ponte a S. Giovanni dei Fiorentini abbrevia il cammino a chi dal Rione Ponte si dirige all'estremità della Longara. Il ponte S. Angelo giova alla comunicazione coi Borghi Vaticani, e il ponte a Ripetta mette il Rione Campo Marzio in comunicazione colla via più centrale del nuovo quartiere in Prati. Esso è provvisorio, e a suo tempo dovrà sostituirsi con altro definitivo, in linea colla via Tomacelli.

Ecco poi la distanza fra i Ponti stessi:

Dal Ponte di Porta Portese al Ponte Rotto	Metri	850
Dal Ponte Rotto a Ponte Quattro Capi	»	200
Dal Ponte Quattro Capi al Ponte alla Regola	»	280
Dal Ponte alla Regola al Ponte Sisto .	»	350
Dal Ponte Sisto al Ponte a mezzo della Longara	»	550
Dal Ponte della Longara al Ponte di S. Giovanni dei Fiorentini.	»	350
Dal Ponte di S. Giovanni dei Fiorentini al Ponte S. Angelo	»	450
Dal Ponte S. Angelo al Ponte dell'Orso	»	400
Dal Ponte dell'Orso al Ponte di Ripetta	»	380
Dal Ponte di Ripetta al Ponte al Popolo	»	550
Dal Ponte al Popolo al Borgo Flaminio	»	700

In quanto alla larghezza da assegnarsi ai nuovi ponti la Commissione, udito l' ingegnere governativo Signor

Cav. Zucchelli direttore dei lavori per la sistemazione del Tevere, e l'Ingegnere Signor Cav. Vescovali capo del servizio idraulico municipale, d'accordo colla Giunta propone, che si assegni la sezione di metri 20 a quello da sostituirsi al Ponte Rotto, nonchè agli altri della Regola, della Longara, dell'Orso e di Ripetta; e la sezione di metri 16 a quelli di Porta Portese, del Popolo e del Borgo Flaminio.

In questa circostanza la Commissione ha esaminato il progetto governativo per la sistemazione del Ponte Cestio all'Isola, ed ha emesso un voto formale, perché sia modificato giudicando poco conveniente, nei riguardi estetici, il partito d' ingrandirlo con l'aggiunta di una travata di ferro a graticcio. Ad essa preme sopratutto che si conservi l'antico Cestio, e stima che ciò possa farsi aggiungendo altri archi in muratura che armonizzino per disegno con quello esistente; provvedendo anche all' ampliamento di larghezza del ponte, essendo insufficiente al bisogno l'attuale; salvo a studiare il modo di dare maggiore ampiezza anche al Ponte Fabricio.

Finalmente la Commissione, memore che la legge sul concorso Governativo prescrive l'esecuzione, in un tempo determinato, di due dei ponti del piano regolatore, ha voluto occuparsi della scelta delle località per questi, ed è stata unanime nell'indicare quello alla Regola, che contribuirà alla riforma dei quartieri della Regola e del Trastevere; e l'altro all' Orso, che giova allo sviluppo del quartiere in Prati, facendo voto che quest'ultimo si costruisca in muratura, se dovrà servire di accesso al palazzo di Giustizia.

Ad ognuno dei ponti corrisponde poi una strada, tanto da una parte che dall' altra del fiume. Una traversa, che dalla via di S. Paolo passa pel Testaccio, e che da porta Portese va alla stazione di Trastevere, serve al ponte presso detta porta.

Dalla via di S. Teodoro un' altra strada, in parte allargata, in parte continuata fra case di poco valore, va al ponte Rotto, al quale nella riva opposta fa capo la via Longarina anch' essa allargata.

Al ponte Quattro Capi si accede dal Largo, che dovrà farsi attorno al Teatro di Marcello e ai Portici di Ottavia; e al di là del fiume nel piano regolatore vedesi segnata una via in parte nuova, che si dirige alla corte della Chiesa di S. Cecilia e continua per la via di San Michele fino alla porta Portese. La Commissione ha osservato, che con questo andamento si avrebbe a demolire la chiesuola di S. Benedetto in Piscinula, che vuolsi sia stata fabbricata ove era la casa paterna del titolare, che ha forma basilicale ed un campanile del decimoterzo secolo. Siccome lo spostare alquanto il tracciato della strada non presentava difficoltà, così si è fatta studiare una variante che passa a fianco della Chiesa di S. Benedetto, e non tocca la corte della Chiesa di S. Cecilia; quale variante si propone come linea definitiva.

Degli accessi al ponte alla Regola non occorre riparlare, facendo esso parte della grande arteria da porta del Popolo a porta Portese.

Per andare al ponte Sisto, il piano regolatore ripete il disegno, che fu approvato nel piano di massima del 1873. La traversa si distacca dalla via Nazionale a San-

t'Andrea della Valle, prende per la via dei Chiavari allargata, apresi in piazzetta a Grotta Pinta, ove bisogna compiere l'atterramento di un informe isolato, e demolire la chiesuola di S. Barbera di niun pregio, e infine proseguire per la via dei Pettinari, che è urgente allargare sulla destra. Al di là poi di ponte Sisto si corregge la strada attuale, che piega a destra e che va a porta Settimiana; e si apre una strada nuova, che piega a sinistra, per andare alla piazza di S. M. in Trastestevere, più direttamente e più agiatamente che ora non sia.

Dalla via Nazionale in piazza della Chiesa Nuova per via Larga, e con un tratto di strada nuova si arriva al ponte della Longara, che al di là combina con una nuova strada traversa del quartierino sotto il Gianicolo.

Per andare al ponte di S. Giovanni dei Fiorentini, si percorre nna traversa, correggendo e ampliando la via dei Cimatori.

Da piazza Madama, sbarazzata dagli isolati che la guastano, allargando la via della Corsia e la via di Tor Sanguigna, e aprendo un varco a traverso il caseggiato per tratto non lungo, si raggiunge la via Panico. Così si dà un altro buon accesso al ponte S. Angelo, oltre quello principale della via del Banco S. Spirito, di cui abbiamo parlato nell'articolo relativo al proseguimento della via Nazionale.

Al ponte all'Orso si andrà mediante una bella traversa rettilinea e larga metri 16, il cui asse si diparte dalla fontana dei Calderai in piazza Agonale. Passando per piazza Fiammetta occorrerà demolire una parte del palazzo Sacripanti sul fianco del vicolo del Soldato.

La via Tomacelli allargata a metri 16 a partire dal Corso, e che è in direzione colla via Reale in Prati di Castello, servirà di accesso al ponte di Ripetta. L'allargamento è segnato tutto sul lato meridionale, per non mutilare la Chiesa di S. Girolamo degli Schiavoni fatta costruire da Sisto V, coi disegni di Martino Longhi e Giovanni Fontana.

L'emiciclo del Nettuno in piazza del Popolo servirà di rampa per raggiungere il piano del ponte proposto al fondo della passeggiata di Ripetta; e mediante una breve via nuova fiancheggiata da fabbriche simmetriche nella località detta dell'Oca, si passerà ad uno dei principali stradoni del quartiere in Prati.

Finalmente una strada traversa del quartiere del Borgo Flaminio si connetterà all'ultimo Ponte e alla nuova piazza d'Armi.

I Lungotevere

L'opera, che si eseguisce a cura del Governo, per la sistemazione del tronco urbano del Tevere, assegna alle strade ripuarie la larghezza di metri 14. Se questa è sufficiente nei riguardi idraulici, non può dirsi altrettanto nei riguardi edilizi; imperocchè i lungotevere di loro natura vanno a costituire due grandi arterie di traffico per l'intiera città, alla destra e alla sinistra del fiume, e due stradoni d'interno passeggio.

Per questo motivo l'autore del piano regolatore avrebbe ideato, almeno pel lungotevere di sinistra, di assegnare altri 6 metri alla sezione stradale; ma anzichè arre-

trare di altrettanto le facciate delle case o soggette a espropriazione, o da costruirsi di nuovo, vorrebbe guadagnare quella maggiore larghezza mediante portici sotto i fabbricati. Le spiegazioni date alla Commissione per giustificare tale proposta sono state le seguenti. Il nostro clima soggetto a forti venti, e assai caldo per molti mesi, farà rifuggire dai lungotevere, come luogo di diporto, durante certe stagioni e certe ore del giorno: tanto più che non vi si potranno piantare alberi, perchè le radici non abbiano a danneggiare i muri di sostegno, che devono funzionare da dighe. I negozi nei pianterreni delle fabbriche non potranno avere avviamento ed essere rimuneratori, per mancanza di movimento sicuro e continuo. Col marciapiedi coperto da portici si correggerebbero questi inconvenienti Un porticato della lunghezza di circa 3 chilometri dalla passeggiata di Ripetta al Ponte Rotto, salvo le interruzioni delle vie che fanno capo al lungotevere, sarebbe una novità che non ha riscontro nelle altre città attraversate da un fiume. E questo porticato anzichè malinconico e monotono, come avviene per le strade lunghe, rette e fiancheggiate da ambo i lati da fabbriche, dovrebbe riuscire assai dilettevole per continua varietà di scena, atteso il suo andamento a grandi curvature, e attesa la vasta apertura dalla parte dell'alveo.

Queste considerazioni hanno certo il loro valore, e sulla necessità di ampliare la sezione dei lungotevere la Commissione fu unanime; però da alcuni Commissari si contrapponevano altre riflessioni. Qualcuno diceva, che si comprende l'adozione dei portici nelle città settentrionali, non già pel clima di Roma, e che essi

nuocerebbero anzichè giovare ai negozi, i quali verrebbero a trovarsi in qualche modo nascosti. Qualche altro si preoccupava del loro buon effetto artistico; perchè a prescriverli uniformi, non potrebbero armonizzare col vario genere e disegno dei prospetti delle case; ed a permetterli differenti l'uno dall'altro per altezza e per forma, riuscirebbero uno sconcio invece di un abbellimento. Si rifletteva eziandio, che la continuità del porticato non si sarebbe potuta mantenere, perchè di quando in quando s' incontra qualche edifizio importante che conviene rispettare, dovesse pure conseguirne un parziale restringimento della via ripuaria. Altri finalmente esponeva il timore, che i portici nei tratti prossimi ai quartieri meno civili favorirebbero il rifugio di merciai ambulanti, e il ritrovo di oziosi, con poca decenza e sicurezza, e forse con qualche pericolo per l' igiene. Dopo ciò, e intesa in proposito anche la Giunta, che in massima era stata favorevole all' idea del portico per lasciare più libera la carreggiata stradale, si decise di proporre al Consiglio la seguente deliberazione: che il lungotevere sulla riva destra in Prati di Castello abbia a farsi della larghezza di metri 30 e alberato; e che in tutto il resto, tanto sulla riva sinistra, che sulla destra debba portarsi alla larghezza di metri 20, salvo a mantenerlo più stretto nei punti, ove esistono edifizi da conservare come il palazzo Falconieri, la Chiesa di S. Giovanni dei Fiorentini, l'Ospedale di S. Spirito, il Manicomio, ecc., e salvo a compensare la deficienza di larghezza con portici sotto le case, in quei tratti compresi fra i punti di soggezione suaccennati, e dove fosse opportuno evitare troppo frequenti risalti o rientranze nella linea de'fabbricati.

Infine la Commissione non può chiudere questo articolo senza far conoscere al Consiglio, che essa nel trattare dei lungotevere pose mente alla circostanza, che una parte di essi dovrà costruirsi in rilevato di qualche metro, rispetto al livello delle contrade circostanti; in ispecie sulla riva sinistra, fra ponte Sant'Angelo ed il Popolo. Per ovviare al pericolo, quantunque remoto, di una rotta, dove detti rilevati dovranno operare come veri e proprii argini, per contenere le piene del fiume, la Commissione stessa raccomandò alla Giunta, ed eguale raccomandazione propone sia fatta dal Consiglio, perchè d'accordo col Governo quei rilevati si colleghino alle strade ed alle parti più basse, con rampe di accesso e spalti presi a conveniente distanza, ed in modo da rimanerne rafforzati così, da togliere ogni più lontano sospetto di poca sicurezza.

I giardini e i viali di passeggio

Il piano regolatore provvede di giardini pubblici ogni nuovo quartiere di abitazioni, profittando di quegli spazi, che riuscirebbero per speciali condizioni disadatti ad essere fabbricati. Il Castro Pretorio, la prima zona dell'Esquilino, il versante del Quirinale volto ad Oriente, e quello del Viminale volto ad Occidente hanno il loro giardino già abbozzato sui piazzali delle Terme Diocleziane. Le altre zone dell'Esquilino e l'Oppio lo avrebbero alle Terme di Tito, nell'altipiano compreso tra le vie di S. Lucia in Selci, di S. Martino, delle Sette Sale e Labicana, ove occorre solo far piantagioni

negli intervalli dei ruderi, e tracciare delle strade a scomparto irregolare, che rispettino e circondino gli antichi avanzi. Il Celio ha già il suo giardino, volgarmente detto l'Orto Botanico, e fra il Celio e l'Aventino vi sarebbe la maestosa contrada delle antichità comprendente l'Anfiteatro Flavio, gli Archi, il Fôro, il Palatino da circondarsi di stradoni e di alberi. Il quartiere in Prati avrà anche esso il suo giardino, demolendo le caserme e le casematte nell'interno della cinta bastionata da ridursi a semplice parapetto con cancelli, e facendovi piantagioni attraversate da strade, in comunicazione con quelle del quartiere che vi mettono capo. Il Trastevere ha già il giardino a S. Pietro in Montorio; e la città bassa alla destra del Tevere ha quello elegantissimo del Pincio.

Tutti questi o nuovi o esistenti giardini pubblici non offrono però il commodo di estesi passeggi, in ispecie per i cocchi, e per cavalcare: epperò nel disegno del piano regolatore si è procurato di rimediare alla mancanza con un amplissimo giro di viali, che a seconda dei luoghi potranno comportare o due o quattro file regolari di alberi. Essi sono studiati in modo da mettere in comunicazione tutti gli indicati giardini; abbracciano tutta la periferia o abitata o destinata a novelle abitazioni, e con accorgimento si sviluppano in luoghi di importanza archeologica, e d'onde si possono scorgere le più belle viste della città e della campagna; al quale effetto taluna volta si preferisce percorrere qualche tratto all'esterno delle mura. Gioverà indicarne il giro principale. Il pomerio interno iniziato al Castro Pretorio continua fino al di là della nuova

Porta o Barriera S. Lorenzo, per passare sotto il nuovo cavalcavia, che dicemmo converrà aprire in corrispondenza del viale Manzoni già sistemato. Prima del cavalcavia mediante il viale allargato di Porta S. Lorenzo, e dopo il cavalcavia mediante il viale Principessa Margherita si avranno due collegamenti coi giardini di Termini. La via Merulana e la Labicana in continuazione del viale Manzoni, pur esse alberate, si legano al Giardino delle Terme di Tito, e a quello chiamato l'Orto Botanico, che proseguendo per lo stradone di S. Gregorio, e per la via della Moletta ridotta a viale, raggiungerà l'alberata della via di S. Paolo. Ma il viale Manzoni si collega mediante diramazioni all'altro esistente fra S. Croce in Gerusalemme e San Giovanni in Laterano. Quivi si apre un nuovo pomerio interno, che ad un certo punto incontra e traversa la via di Porta S. Sebastiano e circonda le Terme di Caracalla fino alla sommità del colle di Marte, o falso Aventino, per discendere poi all'alberata di S. Paolo e al Testaccio. Uno stradone di questo quartiere mette al ponte presso Porta Portese; dal quale punto si può seguire la passeggiata esterna e rientrare a Porta S. Pancrazio, o salire direttamente al giardino di San Pietro in Montorio, passando avanti la nuova stazione ferroviaria del Trastevere presso S. Cosimato. Un tratto poi di passeggiata gradevolissima per mirabili vedute sarà quello che è disegnato su tutta l'estensione della vetta del Gianicolo, e che si congiunge alla città per tre discese incontro ai Ponti Sisto, della Longara, e di S. Giovanni dei Fiorentini. Dopo un esteso svolgimento di viali con belvederi, e a traverso private villette, e

con agevole discesa presso le mura Leonine, la passeggiata traverserebbe il Manicomio alla sua estremità meno importante, ove in ogni modo l'edifizio deve essere modificato per i lavori di sistemazione del fiume. Si segue poi il lungotevere fino al giardino della Mole Adriana, e continuando sullo stradone ripuario dei Prati di Castello si raggiunge il Ponte dietro l'emiciclo di Piazza del Popolo, e quindi può salirsi al Pincio. Che se vuolsi correre anche maggiore estensione di passeggiata, si può uscendo dalla barriera profittare dei grandi viali attorno la piazza d'Armi, e traversare invece il Tevere al nuovo ponte, che collegherà la stessa Piazza al Borgo Flaminio. Uno stradone del Borgo serve poi a condurre al piazzale innanzi la Porta del Popolo, da dove profittando dello spazio fra le mura e la cinta di Villa Borghese, alcune rampe a dolce pendenza permetterebbero di ascendere anche da questa parte al giardino del Pincio. Finalmente il disegno della passeggiata indica l'apertura di un nuovo viale, che dal piazzale esterno dell'Accademia di Francia penetra nell'Orto dell'Accademia stessa e in quello delle Monache della Trinità dei Monti, per traversare la Via di Porta Pinciana poco al disopra della villetta Bobrinski, ed entrare nella villa Ludovisi, fino a raggiungere e confondersi coll'attuale strada di Porta Salaria fra la villa stessa ed il terreno Spithower. Questa strada allargata giunta alla Porta Salaria uscirebbe all'esterno, per seguire le mura, colla vista dell'amenissima campagna fra la Porta Salaria e la Porta Pia, e continuando sempre all'esterno rientrerebbe in città per apposita barriera, da aprirsi in corrispondenza dell'interno pomerio al Castro Pretorio.

La Commissione approva il progetto delle pubbliche passeggiate testè descritte, nel riflesso che tutte le città principali hanno dovuto soddisfare a questo bisogno della moderna vita civile, e vi hanno in genere provveduto con viali di circonvallazione. Ma la Commissione stessa ha osservato, che il viale proposto attraverso la villa Ludovisi avrebbe l'inconveniente di separare il casino dalla villa. Ora non conviene, senza necessità, guastare le ville patrizie, che sono già uno degli ornamenti di Roma, e che sono visitate con piacere dai forestieri e dagli stessi romani. Volendo tuttavia conservare la continuità, che l'autore del progetto ha cercato di ottenere in tutto il giro della passeggiata cittadina, essa ha suggerito e disposto, che quando il viale proveniente dal Pincio sia giunto alla traversata della via di Porta Pinciana, segua questa via debitamente corretta e ampliata fino alle mura, e uscendone percorra il pomerio esterno, come d'altronde si è praticato pel seguente tratto dalla Porta Salaria al Castro Pretorio.

Il grande passeggio esterno.

Dopo ciò la Commissione era giunta al termine dell'esame di tutte le parti del piano regolatore e di ampliamento della città presentatole dalla Giunta. Ma il Presidente della Commissione stessa appuntava in quel piano una lacuna, che riteneva assai grave, se si desidera un disegno che provvegga a tutte le esigenze del viver odierno in una grande città Capitale. Notava cioè la mancanza assoluta di un grande passeggio esterno,

di un grande luogo di ritrovo popolare e campestre; qualche cosa insomma che potesse assomigliare al *Bois de Boulogne* di Parigi, all'*Hyde Park* di Londra, e di cui in Italia non se ne ha che un saggio alle Cascine di Firenze ed alla Porta Orientale di Milano. Il Monte Pincio, il Gianicolo non soddisfano allo scopo di uscire all'aperto, di trattenervisi, di godere alle porte quasi di Roma le amenità e la libertà propria della campagna. Un tal genere di passeggio dovrebbe comprendere boschi, praterie, lunghi e spaziosi viali, casine, trattorie; giacere in pianura nella massima parte, in parte soltanto costeggiare la collina, ed offrire bella varietà di vista. Dovendolo costituire per la nostra città avrebbe a scegliersi la contrada esterna, alla quale il popolo già affluisce nei dì festivi e che mostra di prediligere. Posto così il concetto e il programma, il Presidente domandava alla Commissione, se la sua idea era appoggiata, se si credeva indispensabile designare nel piano una estensione di terreno, da espropiarsi e destinarsi al grande passeggio esterno; se accoglieva la proposta, che egli stesso faceva del luogo, indicandolo fuori la porta del Popolo, dal punto detto Papa Giulio alla pianura chiamata la villa Inghirami e i prati di Acqua Acetosa, tra la pendice settentrionale dei colli Parioli, la Flaminia e la sponda sinistra del Tevere. Egli faceva riflettere, che qualora fosse ammessa la necessità della sua proposta, bastava segnare nel piano regolatore i confini e la superficie del terreno da riservarsi allo scopo indicato, rimandando lo studio dei particolari, le piantagioni, l'apertura degli stradoni, le costruzioni campestri al tempo dell'esecuzione gra-

duale di anno in anno: quello che importa si è di avere oggi a poco prezzo la occorrente zona ed impedire, che le vigne e le rare casine di poco conto non si trasformino per opera degli interessati in luoghi di delizia, lo che fra pochi anni renderebbe onerosissima e forse decupla l'indennità di espropriazione. La discussione sull'argomento fu lunga, e i pareri diversi; ma più sulla estensione, e sulla postura del gran passeggio, che sulla massima. Non mancavano altre proposte, quella cioè di occupare tutta la catena dei Parioli, e l'altra di annettere al Pincio le ville prossime, in ispece la villa Borghese. Al che si contrapponeva o la natura accidentata del suolo contraria al carattere dei luoghi di ritrovo suburbani, che vogliono di preferenza essere situati in pianura, o il costo soverchio di primo acquisto. In conclusione la maggioranza della Commissione, e la maggioranza della Giunta, che in proposito fu interpellata, accettarono la proposta, e stabilirono, che nel piano regolatore e di ampliamento, entro i confini indicati dal proponente, fosse segnato lo spazio, da trasformare in grande passeggio esterno.

Esame dei progetti
presentati da persone estranee al Comune.

Oltre il piano regolatore, che chiameremo Ufficiale, la Giunta faceva rimettere alla Commissione alcuni altri progetti, che da privati ingegneri erano stati presentati in questi ultimi tempi all'Amministrazione con in-

della Guerra in costruzione, sconvolgere gran parte della via Nazionale e le case che la fiancheggiano per inciderla profondamente a Magnanapoli e raggiungere in linea retta la piazza del Foro Traiano; dare altro accesso alla Reggia dalla parte settentrionale; distruggere tutto il caseggiato dal Foro Traiano al Campidoglio per la costruzione delle rampe circolari ideate per salire alla sua vetta. Aggiungasi che la via diretta al Vaticano e il regolare tracciato del nuovo quartiere in Prati di Castello sono disegni ipotetici, perchè presuppongouo la deviazione del Tevere, sovraccorrente alla Mole Adriana. Tralasciando di descrivere e di fare annotazioni sulle altre parti di minor importanza del progetto Martinucci, le esposte riflessioni ce lo fanno giudicare per un verso tardivo, perchè scompone quartieri e vie di recente sistemazione; per l'altro intempestivo, perchè suppone che il Tevere abbia a deviarsi nei Prati di Castello; e finalmente di non pratica esecuzione per ostacoli materiali, e per eccessivo dispendio. Non possiamo adunque trarre profitto dall'opera del Signor Martinncci nel piano regolatore, ma dobbiamo averlo in conto di progetto commendevole, ma accademico.

Progetto Martinelli.

Il Signor Avv. Aurelio Martinelli ha presentato un abbozzo litografico di alcune grandi vie da lui immaginate; e per quanto é possibile comprendere in un disegno assai imperfetto, e da un opuscolo che lo accom-

pagna, egli provvederebbe alla viabilità dei quartieri alti con uno stradone retto dalla piazza Vittorio Emanuele all'incrociamento della via degli Archi della Pilotta colla via dei Colonnesi, che ora è parte della via Nazionale. Come sia possibile da questo punto traversare in linea retta il monte, su cui stà il già convento di S. Silvestro al Quirinale, e ritrovarsi al piede della via dei Serpenti; come si acceda al Quirinale, come si traversi la via Urbana, è impossibile dedurlo da una specie di profilo posto a fianco della pianta. La prosecuzione della via Nazionale è fatta dall'autore con un primo rettifilo dalla piazza del Gesù a Campo dei Fiori, senza darsi per inteso che demolisce mezzo Teatro Argentina. Un altro rettilineo va alla piazza della Chiesa Nuova; un altro infine va in Banchi, senza pensare che distrugge il Banco S. Spirito opera pregevolissima del S. Gallo. Vi è pure una strada dal Teatro di Marcello a Campo dei Fiori sul concetto, ma non sulla traccia di quella, che era segnata nel piano regolatore di massima dell'ufficio, e che la Commissione ha detto di ripetere in quello definitivo. In conclusione il progetto del Sig. Avv. Martinelli manca delle condizioni volute per essere preso in considerazione.

Progetto Marchesi e Bucciarelli

Questo progetto si propone l'apertura di un grande rettifilo nel mezzo della città. Autori ne sono i signori Marchesi e Bucciarelli; essi hanno tracciato una strada dal Quirinale al Gianicolo, traversando il Tevere a metà

circa delle vie Giulia e Longara. Si può capire il perchè del punto di partenza, trattandosi della Reggia, non già quello dell'altra estremità, dove, anche secondo il piano regolatore, non potrà sorgere che un modesto gruppo di nuove fabbriche, senza speranza di ulteriore sviluppo avendo alle spalle l'erta del Gianicolo. Però come l'indica il disegno, e come dice la memoria che l' accompagna, scopo della nuova via avrebbe ad essere l'erezione sul Gianicolo del grande monumento Nazionale al Re Vittorio Emanuele, fiancheggiato dalle grandi caserme previste dalla legge sul concorso dello Stato nelle opere della città. Il concetto dunque della strada ha avuto origine da un' ipotesi; se questa non si avvera, la nuova strada perde ogni ragione di essere. Difatti non provvede ad un grande bisogno della viabilità, non essendovi, e non potendosi ragionevolmente supporre la tendenza di un grande movimento su tutta l' estensione della vecchia città ad un punto, quale è il mezzo della Longara non suscettibile di molto traffico e distante dal Trastevere e dai Borghi Vaticani. Oltre a ciò bisogna notare a quali inconvenienti condurrebbe l'immaginato rettifilo. Dal Quirinale si scenderebbe alla Pilotta col mezzo di gradinate, ma proprio in quel punto esistono gli avanzi dell'Aggere Serviano, e delle sostruzioni del Tempio del Sole; quindi un impedimento archeologico. Bisogna tagliare, e l'attuale residenza del Ministero della Guerra, già Convento dei SS. Apostoli, e il palazzo Odescalchi; poi distruggere la Chiesa di S. Maria in via Lata. Ad un certo punto la nuova strada s'impegna nuovamente fra antichi avanzi che sarebbero dichiarati intangibili, quelli cioè delle Terme di Agrippa fra le vie dei Cestari e di Argentina

dietro il vicolo detto l' Arco della Ciambella. E più innanzi il progetto segnerebbe la demolizione di gran parte del palazzo Della Valle e dell' intiero cortile, opera mirabile del cinquecento, e aprirebbe nel mezzo, manomettendolo, il palazzo Lovatti, che pur è opera attribuita a Leon Battista Alberti, mentre il piano regolatore ne taglierebbe un fianco soltanto, ricostruendo con uguale architettura il muro in ritiro.

Finalmente il ponte sul Tevere riuscirebbe di obliquità eccessiva rispetto alla corrente. Tuttociò contrasta assolutamente colle massime, che la Commissione dichiarò in principio doversi rispettare, nel concepire il piano regolatore della nostra città; e perciò essa non ha potuto trovare accettabile il progetto dei signori Marchesi e Bucciarelli. Vero è che essi, man mano che conoscevano le obiezioni, venivano presentando modificazioni al primo disegno; e così prima abbandonavano le gradinate di discesa dal Quirinale, accettavano la via Nazionale, qual' è, fino alla piazza del Plebiscito, e poi la volgevano sul fianco del palazzo Grazioli per giungere al Collegio Romano, e riprendere la loro linea; e in fine si appagavano anche di una semplice diramazione a partire dal giardino dietro il palazzo della Cancelleria, purchè in linea retta verso l'immaginato luogo pel monumento a Vittorio Emanuele. Ma distrutto per opera loro il principale concetto di legare con una via retta la Reggia al supposto monumento, veniva meno ogni ragione di alterare, anche in minima parte, il piano regolatore ufficiale.

Progetto Narducci

Il signor Goffredo Narducci propone l'apertura di una strada ampia e retta, che congiunga il Campidoglio dal piede della sua gradinata al ponte S. Angelo. La prosecuzione della via Nazionale per via Cesarini incontrerebbe fra le piazze del Gesù e delle Stimate quel rettifilo e sarebbe dal medesimo sostituita. Diciamo subito che il concetto è nobile, e che a prima giunta fa una impressione favorevole. Analizzandolo però si avvertono gravi inconvenienti. Primo è quello di tagliare obliqua- per tutta la lunghezza sua la rete delle vecchie strade; dal che ne risulta una serie di triangoli e di figure assai irregolari, a destra ed a sinistra, con detrimento della buona distribuzione interna di tutte le case che fiancheggerebbero la nuova via, e col cattivo effetto di angoli o troppo acuti o troppo ottusi ad ogni crocicchio. L'altro inconveniente cagionato dalla direzione della linea, è la traversata obliqua del Circo Agonale, con danno evidente della euritmia di questa bellissima fra le piazze di Roma e del palazzo Doria-Pamphili, spezzato a mezzo, ed assai obliquamente per la continuazione della nuova strada. L'effetto dell'imponente e più artistico lato della piazza sarebbe irreparabilmente perduto. Inoltre la prossimità, e quasi il contatto della via d'Aracoeli coll'origine della grande arteria, genera nel separarsi delle due strade un angolo assai acuto; e uguale difetto si ripete al termine, quando la troppo attigua via di Panico sbocca sulla piazza di Ponte. Questi

difetti non possono nascondersi all'occhio, e tolgono modo di costruire in quei punti caseggiati tollerabili. Non diremo della distruzione della parte centrale del palazzetto Strozzi e delle parziali demolizioni dei palazzi Capranica e Gabrielli, che l'importanza della via potrebbe giustificare, quantunque si tratti di opere di architettura pregevole. Insomma il tentativo del signor Narducci è una prova della giustezza di quel criterio, che la Commissione fissò prima di cominciare l'esame del piano regolatore; cioè che nel vecchio abitato della nostra città non si debba avere troppa vaghezza del rettifilo, ma secondare, coll'ampliamento e colla correzione delle attuali strade, la corrente del transito ove già si è determinata; altrimenti facendo si va incontro a distruzione di opere che non si rifanno, e ad altre difficoltà derivanti dalla topografia tutta speciale di Roma. Tuttavia il progetto del sig. Narducci è opera che merita considerazione, perchè il suo concetto ha lo scopo nobilissimo di provvedere al decoro del Campidoglio, porlo in evidenza, dargli un accesso grandioso. La Commissione gli riconosce questo merito, tanto che avvedutasi che il piano regolatore aveva omesso di proporre qualche opera, che riuscisse a dare maggior lustro al più famoso dei sette Colli, si fece essa stessa iniziatrice di un progetto, che dalla piazza del Gesù aprirebbe la veduta del Campidoglio.

Progetto Degli Abbati

Il sig. ing. Francesco Degli Abbati ha presentato al Comune un suo studio di strada ferrata di circuito alla

città, collegato alle ferrovie che ora fanno capo a Roma, e alle altre in progetto; il quale permetta l'impianto di stazioni in vari punti e più a contatto dell' abitato; e serva alternativamente ai treni che transitano sulle grandi ferrovie, ai treni delle ferrovie economiche provenienti dai vicini paesi, a quelli infine pel servizio esclusivo della città. Di più l'autore propone alcune diramazioni dalla linea di cinta, che tendano verso l'interno di Roma, sia per comodo dei viaggiatori, sia per allacciare i luoghi ove fossero impiantati degli stabilimenti industriali, usando di carrozze automotrici e a velocità moderate. La linea di circonvallazione corre per lunghi tratti in sotterraneo, ove all'esterno, ove all'interno delle mura, e dove rimane a cielo aperto, offre il comodo di parecchie stazioni, al Macao cioè, al Ministero delle Finanze, presso piazza di Spagna, fuori porta del Popolo, in prati di Castello, presso porta Cavalleggieri, oltre le due stazioni in Trastevere e a Termini. Le diramazioni poi interne e principali sarebbero dirette al circo Agonale, alla via Cavour dietro la piazza di Venezia, al mercato presso la Bocca della Verità, al quartiere di Testaccio. Il preciso andamento di tutte queste linee bisogna vederlo nella pianta e profilo esposto nell'antisala consiliare, ed è descritto in una memoria a stampa che l'accompagna.

Quantunque un tale progetto non possa considerarsi come parte del piano regolatore, tuttavia vi si collega come grande mezzo di transito e di traffico. Per questo motivo, ed in questo senso, la Commissione ha creduto prenderne notizia; che in quanto all'esame tecnico e alle concessioni per eseguirlo, deve lasciarsene il còmpito al

Governo cui spetta, salvo le questioni amministrative che alla circostanza dovessero essere risolute d'accordo col Comune. Diciamo dunque, che l'esame della Commissione si è limitato a considerare, se l'esecuzione del progetto Degli Abbati sarebbe conciliabile col progetto di piano regolatore e di ampliamento della città; ed abbiamo verificato che non lo disturba punto, e per la giacitura della ferrovia, e perchè le diramazioni sono state subordinate all'andamento delle grandi strade del piano regolatore. Che se abbiamo dovuto ristringere a questo speciale oggetto il nostro giudizio, non tralasciamo dal fare elogio all'autore per uno studio, che ci è parso assai ben concepito, che potrebbe riuscire di grande comodo e vantaggio per Roma, e che ci auguriamo di vedere eseguito, quando la privata speculazione stimerà che l'opera di non piccolo costo sia per riuscire remuneratoria, causa lo accresciuto commercio della città.

Elenchi riassuntivi delle opere principali segnate nel piano regolatore e di ampliamento

Giunti al termine dell'esame del piano regolatore e di ampliamento della città, noi stimiamo utile di porre sott'occhio alcuni elenchi riassuntivi tanto dei principali lavori fin qui eseguiti, quanto delle proposte più essenziali contenute in quel piano. Tali elenchi giovano ad avere un'idea sintetica dell'importanza delle opere, come i disegni giovano a farne comprendere la disposizione topografica ed icnografica. Dopo di che non ci rimarrà che concludere la presente relazione.

LAVORI ESEGUITI

Opere straordinarie principali eseguite dal 1870 a tutto il 1881, e spese sostenute per le medesime.

Voce	Parziali	Totali
Spese di personale straordinario per i rilievi altimetrici della città, per gli studi del piano regolatore per i tracciamenti dei nuovi quartieri, occ.		L. 500,000
Nuovo quartiere all'Esquilino, 1ª zona data in concessione:		
Lavori stradali	L. 2,200,000	
Espropriazione della 2ª e 3ª zona	» 3,500,000	
Lavori stradali nella 2ª e 3ª zona	» 4,500,000	
		» 10,200,000
Quartiere al Castro Pretorio dato in concessione		» 3,000,000
Quartiere al Celio:		
Espropriazioni	L. 60,000	
Lavori stradali	» 120,000	
		» 180,000
Quartiere al Viminale fra la via Nazionale e Panisperna:		
Lavori stradali		» 60,000
Premi per la riduzione di fienili e granai a case d'abitazioni		» 20,000
Premi per le case economiche in via Luciano Manara e Mattonato		» 216,000
Modificazioni della piazza di Santa Maria Maggiore, via Urbana e Quattro Fontane:		
Espropriazioni e indennità	L. 250,000	
Lavori	» 820,000	
		» 1,070,000
A riportarsi		L. 15,246,000

Riporto L.		15,246,000
Via Nazionale, tratto dall'Esedra alla via della Consulta .... »	990,000	
Dalla via della Consulta a piazza Venezia, fra espropriazioni e lavori ... . »	7,000,000	
	»	7,990,000
Correzione e sistemazione della via Baccina: indennità e lavori .... »		160,000
Prosecuzione della via delle Fratte e Mattonato a piè del Gianicolo. Espropriazioni e lavori.................. »		150,000
Allargamento della via della Rotonda e correzione della via dei Crescenzi .... »		97,200
Contributo per l'ampliamento e correzione del 1° tronco della via provinciale Tiburtina .... »		70,000
Nuovo cavalcavia di Santa Bibiana diretto alla nuova porta Tiburtina..................................... »		170 000
Allargamento di ponte Sisto.... .... »		180,000
Apertura di fornici laterali alla porta Flaminia....... »		335,000
Sistemazione delle strade e dei piazzali a Termini .... »		180,000
Espropriazioni diverse per parziali allargamenti e correzioni di strade come le vie di Piè di Marmo, della Gatta, del Corallo, Venti Settembre, S. Vitale, Convertite, ecc.		2,000,000
Fognoni nelle vie del Babuino e Ripetta .... »		190,000
Fognone per lo scolo delle acque del Colosseo, detratto il contributo governativo .... »		220,000
Fognone a Sud del Colosseo fino alla via Labicana.. . »		150,000
Correzione di altre grandi fogne... .... »		250,000
Deviazione dell' acquedotto Felice dal Castro Pretorio con galleria e sifone in ghisa .... »		540,000
Gallerie e tubulatura per la riforma della condotta e dispensa dell'acqua Vergine.......................... »		868,000
Acquisto di 300 once d'acqua Marcia pei servizi d'inaffiamento-nettezza delle fogne, ecc........ L.	750,000	
A riportarsi L.	750,000	
A riportarsi L.		28,796,200

Riporto L.		28,796,200
Riporto L.	750,000	
Costruzione del serbatoio della capacità di mille metri cubi .... »	150,000	
Fornitura e posa dei condotti per l'inaffiamento........................... »	200,000	
	»	1,100,000
Riduzione di conventi per scuole e altri usi municipali »		900,000
Acquisti di edifizi, riduzione di altri e costruzione di nuovi:		
Acquisto del palazzo Aldobrandini in via della Palombella .... L.	575,000	
Riduzione del detto palazzo a scuole... »	122,500	
Nuova scuola all'Esquilino............ »	415,000	
Scuola superiore femminile, normale e tecnica Federico Cesi .... »	90,000	
	»	1,202,500
Palazzo per l'esposizione di Belle Arti appaltato per lire 1,400,000: spese già .... »		560,000
Cimitero al Verano:		
Espropriazioni....................... »	150,000	
Lavori................................ »	900,000	
	»	1,050,000
Campo Boario, ampliamento di fabbricati stalloni, ecc.. »		250,000
Nuovo mercato del pesce............................ »		130,600
Dormitori pubblici.................................. »		50,000
Scuderie e rimesse per i carri mortuari .... »		21,700
Spesa sostenuta negli ultimi 11 anni per l'illuminazione aumentata della città... »	6,890,000	
Deducendo la spesa che si sarebbe incontrata in ragione di lire 367,000 annue, quanto pagavasi prima del 1871 .... »	4,037,000	
Differenza od aumento della spesa ....L.		2,853,000
Totale L.		36,914,000

(Senza contare la spesa già incontrata pel concorso del Comune all'opera della sistemazione del Tevere).

PROPOSTE DEL PIANO REGOLATORE

Aree destinate alla costruzione degli edifizi obbligatori contemplati dalla legge sul concorso dello Stato alle spese delle opere edilizie

Area per la caserma di un reggimento di artiglieria posta all'estremità del quartiere al Castro Pretorio.....	M. q.	90,000
Area per il Policlinico, posta all'estremità del quartiere Esquilino, al di là del Viale Manzoni..............	»	130,000
Area per l'Ospedale maggiore militare capace di 600 letti in luogo da destinare............................	»	60,000
Area per il Palazzo dell'esposizione di Belle Arti.....	»	15,000
Area pel Palazzo delle Scienze nel terreno demaniale di Panisperna, forse................................	»	15,000
Area per i mercati a' Cerchi, Bocca della Verità e al Testaccio..	»	30,000
Area pel Palazzo di Giustizia, supposto in prati di Castello	»	20,000
Aree per le due caserme di fanteria, ciascuna per un reggimento, in prati di Castello.....................	»	40,000
Ospedale militare succursale per 400 letti, all'esterno del quartiere in prati di Castello....................	»	40,000
Piazza d'armi fra il quartiere in prati, la via Angelica e il Tevere..	»	1,000,000
	Totale M. q.	1,440,000

Superficie dei quartieri, in parte già eseguiti, e destinati all' ampliamento della città, comprese le aree stradali.

Quartiere al Castro Pretorio .... Ett.	40
Quartiere all' Esquilino............................ »	66
Quartiere al Celio.................................. »	10
Quartiere all' Oppio................................ »	10
Quartiere ai versanti del Quirinale e Viminale, compresa la parte fra la via delle Quattro Fontane e le Terme Diocleziane .... »	25
Quartiere alle falde del Gianicolo, da S. Cosimato fino alla cinta Leonina, tolto il poco fabbricato esistente..... »	20
Quartiere industriale al Testaccio ettari 60, di cui la parte destinata ad abitazioni è di .... »	12
Quartiere ai prati di Castello, meno le aree per le caserme e per il palazzo di Giustizia, e meno quella racchiusa dal forte S. Angelo............................. »	87
Quartiere al Borgo Flaminio .... »	18
Quartiere dell' Aventino nell' altipiano, e nella valle fra l' Aventino e il falso Aventino .... »	22
Lungo poi una quantità di stradoni, e nelle parti più prossime all' abitato vecchio e nuovo, il piano regolatore non ha segnato costruzioni; ma ove l' aumento della popolazione lo consigli, sorgeranno esse sicuramente per iniziativa privata. Le zone sparse e propizie a tal uopo possono calcolarsi dell' estensione di almeno .... »	40
Superficie per l'abitato dei nuovi quartieri.......... Ett.	350
di cui preparati ed in costruzione Ett. 140	
in progetto Ett. 210	
Superficie dell' abitato nel 1871 .... Ett.	500
Superficie totale dell' abitato, secondo il piano di ampliamento della città.............................. Ett.	850

E siccome nelle città bene ordinate la popolazioue generalmente corrisponde a 500 abitanti per ogni ettare di superficie, compresi fabbricati e strade, così il nostro progetto renderebbe Roma capace di un totale di abitanti in numero di..................................	425,000
Sicchè tenuto conto che al principio del 1871 il numero degli abitanti era di...................... 220,000 e che dal 1871 al fine del 1881 l'aumento fu di circa.................................. 80,000	300,000
Si provvederà ad un ulteriore aumento prevedibile nei 25 anni seguenti di ....N.	125,000

Superficie delle strade e piazze dei nuovi quartieri di abitazione e del quartiere industriale.

Superficie	delle strade e piazze al Castro Pretorio...	M. q.	160,000
Idem	all' Esquilino	»	260,000
Idem	al Celio..................................	»	40,000
Idem	all' Oppio..................................	»	45,000
Idem	ai versanti Quirinale e Viminale...........	»	100,000
Idem	alle falde del Gianicolo	»	75,000
Idem	al Testaccio, per la parte destinata all'abitato	»	50,000
Idem	ai prati di Castello	»	400,000
Idem	al Borgo Flaminio	»	70,000
Idem	all' Aventino........................	»	80,000
Idem	in altre zone saltuarie..................	»	100,000
	Totale	M. q.	1,380,000
Questa cifra corrisponde circa al 40 per 100 della superficie totale dei nuovi quartieri d'abitazione. Si devono poi aggiungere per le strade del quartiere industriale al Testaccio altri..................................		M. q.	120,000
	Totale	M. q.	1,500,000

Di cui costruiti M. q. 560,000, circa, e da costruirsi a nuovo M. q. 940,000.

Riporto M. q. 1,500,000

Le strade nella vecchia città corrispondenti a circa il 30 per 100 della relativa superficie dell'abitato ascendevano, senza tener conto di quelle poste nelle contrade disabitate, a circa . . . . M. q. 1,500,000

Risulterà il totale della snperficie delle strade e piazze in . . . . M. q. 3,000,000

Nel rapporto cioè di circa 36 per 100 per la totalità degli Ettari 850 della città ampliata; il quale rapporto, se si tenga calcolo dell'apertura di nuove strade nel vecchio abitato, dell' allargamento di altre, e degli ingrandimenti delle piazze secondo il piano regolatore, riuscirà alla fine del 38 per cento circa; proporzione soddisfacente per una bene ordinata città.

Lunghezza delle strade da aprirsi, o ampliarsi nella vecchia città, divise secondo le varie larghezze.

Strade larghe metri 20.

Prosecuzione della via Nazionale. dalla via del Plebiscito al ponte S. Angelo . . . . M. L.	1,500
Via Cavour, da piazza di Venezia alla piazza Esquilino, già della Tribuna di S. Maria Maggiore . . . . »	1,600
Via dello Statuto, dalla via Cavour alla via Merulana. »	540
Via dei mercati da Campitelli alla Bocca della Verità »	480
Via degli Archi della Pilotta allargata, raddoppiando le luci dei cavalcavia . . . . »	160
TOTALE M. L.	4,280

Strade larghe metri 16 circa.

Prosecuzione della via di Ripetta e Scrofa. Da S. Luigi dei Francesi alla piazza di S. Francesco a Ripa...... M. L.	1,400
Prosecuzione in linea retta della via del Babuino e Due Macelli. Dalla via del Tritone alla via Nazionale, e prolungamento della via Milano fino a Panisperna...... »	800
Via dalla piazza di Fontana di Trevi alla piazza del Pantheon (larga 15 metri)............................ »	550
Dalla piazza del Pantheon, per via Randanini e via S. Luigi de' Francesi, al circo Agonale..................... »	320
Prolungamento della via del Tritone fino al Corso (da 12 a 15 metri di larghezza)............................. »	320
Dalla via degli Astalli alla piazza Campitelli e al teatro di Marcello....................................... »	350
Prolungamento della via della Longara sino alla piazza di S. Maria in Trastevere............................ »	360
Id. dal Borgo S. Spirito alla via dei Bastioni per collegarsi ai prati di Castello............................. »	330
Via Tomacelli allargata .... »	270
Via dalla piazza Agonale al Ponte all'Orso........... »	240
Dalla via Banchi Vecchi al ponte di S. Giovanni dei Fiorentini .... »	140
Dalla via Larga al ponte a metà della Longara ...... »	170
Da S. Andrea della Valle, per le vie dei Chiavari e dei Pettinari, al ponte Sisto .... »	480
Dalla via S. Teodoro al ponte Rotto.................. »	280
Via dei Lucchesi allargata fino alla piazza di Trevi... »	140
Totale M. L.	6, 150

Strade larghe metri 12 circa.

Via della Longaretta e Longarina allargata........M. L.	640
Dal ponte Cestio alla porta Portese.................. »	680
Dal ponte Sisto alla piazza di S. M. in Trastevere.... »	200
Prolungamento della via del Mattonato fino alla via dei Riari .... »	580
Via del Lavatore e via dei Giardini allargate, fino all'incontro del prolungamento della via Due Macelli.... »	250
Prolungamento della via del Clementino da piazza Nicosia alla piazzetta dell'Orso .... »	240
Prosecuzione della via di Panico fino alla piazza Agonale »	350
Via degli Uffizi, della Stelletta e dell'Orso allargate.. »	630
Totale M. L.	3,570

Strade larghe metri 10 circa.

Proseguimento della via dei Cestari per S. Nicola a Cesarini, piazza Paganica e via della Reginella fino al Ghetto rinnovato.......................................M. L.	230
Dalla piazza Campitelli al Portico di Ottavia.......... »	120
Dal Corso attraverso al palazzetto Theodoli e per le vie della Vignaccia e dell'Impresa vecchia alla via dei Prefetti .... »	160
Traversa dalla via della Chiesa nuova al lungotevere in direzione del vicolo dei Matriciani.................. »	290
Dal Teatro di Marcello per le vie della Pescheria, del Pianto, dei Giubbonari, dei Cappellari fino ad incontrare il prolungamento della via Larga............ »	830
Totale M. L.	1,630

Lunghezza dei Lungotevere.

Lungotevere sulla riva destra dalla piazza Pia agli scali di Ripa grande.................................M. L.	2,500
Lungotevere sulla riva sinistra, dalla passeggiata di Ripetta alla Bocca della Verità........................ »	3,300
TOTALE M. L.	5,800

La larghezza dei lungotevere sarà in genere di metri 20, salvo a fiancheggiarli di portici in quei tratti, ove tale larghezza non potesse ottenersi.

Lunghezza dei viali alberati.

Viali alberati costituenti il passeggio di circuito della città colle diramazioni, che li collegano ai giardini pubblici: fra esistenti e nuovi.................................Kil.	30
Viali che circondano la piazza d'Armi................ »	8
Viali sul lungotevere alla passeggiata di Ripetta, e ai Prati di Castello.................................. »	2
TOTALE Kil.	40

Superficie dei Giardini pubblici.

Giardino al Pincio.................................M. q.	75,000
Giardinetti nei piazzali di Termini.................. »	15,000
Giardino alle Terme di Tito.......................... »	130,000
Giardino chiamato l'Orto Botanico.................... »	45,000
Giardino a S. Pietro in Montorio, compresi i giardinetti da formarsi lungo i viali propcsti al Gianicolo.. ..... »	35,000
Giardino attorno la Mole Adriana..................... »	50,000
TOTALE M. q.	350,000
Grande passeggio esterno alla villa Inghirami, villa Glori e prati di Acqua acetosa................................M. q.	1,800,000
TOTALE GENERALE M. q.	2,150,000

Conclusione

L'esposizione critica di tutte le parti del vasto disegnò per l'ampliamento e pel regolamento edilizio di Roma, speriamo che sia riuscita abbastanza chiara, da far comprendere all'Onorevole Consiglio, non solamente l'indole e lo scopo di tutte e singole le opere, ma anche il nesso che si procurò avessero fra loro.

La Commissione crede che l'assieme delle proposte abbia il pregio dell'unità di concetto, e che soddisfi all'intento di poter gradatamente ottenere la desiderata trasformazione della Capitale del Regno, ed il suo ampliamento, rendendo la città capace di accogliere oltre 425,000 abitanti; nell'atto istesso che si provvede ai più imperiosi bisogni della circolazione, e si conserva alla vecchia città il suo carattere, rispettando e ponendo anzi in evidenza maggiore tutto ciò, che s'incontra di monumentale e di artistico. Certamente la mole dei lavori, ai quali darà luogo l'approvazione del descritto piano regolatore è di tale imponenza, da sgomentare qualunque pensi alla spesa relativa. Ma singolare condizione del problema! Ognuno che esamini partitamente il piano, passa a poco a poco dalla impressione della sua vastità alla convinzione, che esso pecchi piuttosto per difetto che per eccesso; e chi vorrebbe aggiungere una nuova strada, che pur sarebbe importante pel transito; chi stima sia stata troppo negletta la correzione di tanto irregolari strette o risvolte delle vie della vecchia città; chi desidera sia assegnata

maggior larghezza alle arterie del movimento; chi vuole infine piazze più spaziose, chi più frequenti. La stessa Commissione infatti nell'esame del piano presentatole, ha dovuto alquanto piegare a questa successione di idee; e se forse era da prima disposta a stralciare, come eccessiva, qualche apertura, o qualche correzione di strade, che il disegno indicava, ha poi terminato col domandare l'aggiunta di opere di grande momento nel senso edilizio, e nelle conseguenze economiche.

Nè ciò deve recar meraviglia; imperocchè non è il piano di una contrada, o d'una Regione di Roma, che si vuole dal Comune, ma dell'intiera città, per una popolazione doppia di quella che conteneva nel 1870, con i comodi chiesti dalla vita odierna nei grandi centri degli affari e dei traffici, cogli abbellimenti e le agiatezze indispensabili al decoro della Capitale del Regno. D'altronde i piani regolatori per l'assetto edilizio e per l'ampliamento delle città che ne abbisognano, sono autorizzati da una legge provvida, la quale più che ad impegnare immediatamente i Comuni all'esecuzione delle opere, è intesa ad impedire che vi si pongano inciampi con nuove costruzioni, per fatto di privati proprietarî, o di speculatori, i quali, con qualche spesa e miglioria nei beni proprî o appositamente acquistati, riescono a procacciarsi enormi guadagni, appena la necessità costringa i Comuni a domandare il diritto di espropriazione. Esempi vari si potrebbero citare, e in questi ultimi mesi assai frequenti: tantochè sarebbe preferibile non avere un progetto di piano regolatore, di quello che avendolo, non farlo quanto più presto si

possa approvare per gli effetti legali. E che lo spirito della legge sia quello di sopra indicato, ce lo dice la relazione fatta dal Ministero al Re, nel presentargli per la firma la legge del 25 giugno 1865 sulla espropriazione per pubblica utilità. Ivi dopo avere accennato allo scopo dei piani regolatori si danno le seguenti spiegazioni:

« Vuolsi dunque redimere questa parte dell'abitato « dallo stato miserando in cui si trova e conquistarlo « alla civiltà? Sarebbe cosa non pur malegevole ma « quasi impossibile, lo espropriare tutti gli edifizi del- « l'intiero quartiere; i mezzi finanziari farebbero di- « fetto ai municipi; nè lo consentirebbe l'interesse me- « desimo degli abitanti, i quali in gran numero e a « un tratto verrebbero ad essere privi di tetto, senza « forse poter trovare ove ricoverare.

« D'altronde ragione e umanità non consentono, che « i proprietarî riedificando i loro edifizi ne conservino « quella viziosa disposizione, che è causa permanente « di malattie, e di altri gravi sconci, e per cui la po- « testà pubblica sarebbe poi obbligata a far distrug- « gere, pagando costruzioni, che l'utile generale esi- « geva non si fossero eseguite nè rinnovate.

« A questa bisogna si provvede assai acconciamente « disponendo, che possano i Comuni formare piani edi- « lizi da approvarsi dall'autorità competente, ai quali « i proprietarî aventi case o terreni in essi piani com- « presi debbano uniformarsi, quando vogliano, o deb- « bano ricostruire i loro edifizi, o modificare altrimenti « le loro proprietà.

« I municipi corrisponderanno ai proprietarî una con-

« grua indennità per quella parte di area, che diven-
« terà suolo pubblico, e per parità di ragione questi
« pagheranno il prezzo di quella parte di suolo pub-
« blico, che dovranno occupare inoltrando i loro edifizi.

« Come scorgesi è questa una specie di espropria-
« zione, la quale ha luogo gradualmente, a misura che
« si pon mano alla riedificazione od alla riparazione
« delle esistenti costruzioni.

« Il vincolo che per tal guisa viene dai piani rego-
« lativi imposto alle proprietà private, e che suolsi ap-
« pellare servitù di allineamento, è già conosciuto in
« Italia, ed è ammesso dalle leggi di Francia e della
« stessa libera Inghilterra.

« Mercè di questa disposizione, diventa possibile ed
« agevole l'esecuzione di grandi lavori, che colla espro-
« priazione immediata non si sarebbero nemmeno in-
« trapresi; e se giovano alla salute ed al comodo della
« universalità dei cittadini, tornano non meno utili agli
« stessi proprietarî, i cui edifizi non avrebbero potuto
« acquistare aria e luce, qualora la ricostruzione delle
« case esistenti non fosse stata predisposta e coordi-
« nata da un piano generale.

« E di questi vantaggi, che dall'esecuzione dell'opera
« pubblica derivano ai singoli edifizi, non è in tale caso
« tenuto conto nel fissare l'indennità, ond'è questo un
« compenso al danno, che soffrono i proprietarî, per
« avere i loro beni vincolati, finchè non viene il giorno
« della ricostruzione. »

È anche da notare che il progetto ministeriale di detta legge imponeva l'obbligo ai Comuni di formare i piani edilizî, e per la loro esecuzione non era determinato

alcun limite di tempo. Ma il Parlamento temperò queste disposizioni, cambiando l'obbligo in facoltà per i Comuni, e limitando a 25 anni il vincolo alle proprietà derivante dai suddetti piani.

E in quanto all'esecuzione diretta di qualunque parte del piano, fu lasciata la più grande libertà ai Comuni coll'art. 92 della legge così concepito:

« L'approvazione del piano regolatore equivale ad una
« dichiarazione di pubblica utilità, e *potrà* dar luogo
« alle espropriazioni delle proprietà nel medesimo com-
« prese, osservate le prescrizioni della presente legge. »

Non crediamo superfluo aver rammentato le disposizioni della legge, e le ufficiali dichiarazioni sullo spirito della medesima, perchè i Signori Consiglieri possano comprendere la grande differenza che la legge sulle espropriazioni fa tra le opere, che si vogliono eseguire immediatamente, e quelle per le quali si vuole soltanto avere la facoltà di esecuzione a tempo. Per le prime è necessario stanziare in antecedenza i mezzi per le spese dell'esecuzione, se vuolsi ottenere il Decreto di pubblica utilità, il quale rende obbligatoria l'esecuzione stessa in un termine determinato e relativamente breve. Per le seconde basta farle approvare col procedimento dei piani regolatori, per avere la facoltà di eseguirle, se ed in quanto lo permettano le condizioni finanziarie del Comune richiedente, o le risorse benchè indeterminate che possano aversi in un lasso ben lungo di anni. Così pertanto rimane dimostrata la convenienza del piano proposto per la riforma edilizia della nostra città, quantunque assai vasto; ed è giustificata puranco la ulteriore estensione, che la maggioranza della Com-

missione ha opinato gli si debba dare, perchè riesca veramente completo. La Commissione ha avuto dal Consiglio l'incarico esplicito di esaminare un progetto di piano regolatore della città, e di riferire sulla convenienza ed opportunità edilizia delle opere in esso segnate: purtuttavia non potendo dimenticare che essa si volle composta di tutti consiglieri, questo solo fatto la conduceva naturalmente al quesito amministrativo, se il Comune di Roma avrà i mezzi, o come se li potrà procurare, per l'esecuzione del piano; e in difetto di mezzi sufficienti, se convenisse restringere, a poche e di più evidente necessità attuale, le opere eseguibili del piano medesimo. Ma noi ci guardammo, e non l'avremmo potuto, dallo entrare in un campo di esclusiva competenza del Sindaco e dell'Amministrazione comunale, la quale solamente dal Consiglio sarà invitata ad esporre il suo concetto economico sulla proposta trasformazione edilizia della città.

Tuttavia noi stimammo prezzo dell'opera indicare con una specie di generica classificazione, le opere diverse che, secondo il nostro parere, dovrebbero eseguirsi in un prossimo e breve spazio di tempo, come indispensabili fin da ora ed urgenti; e quelle che converrebbe mandare ad effetto in tempo più lungo, iniziandole possibilmente in un secondo periodo; infine quelle per le quali basterà che i proprietari vincolati dalla servitù di allineamento, non possano comprometterne l'esecuzione. Queste certamente al termine dei 25 anni del vincolo legale del piano, se straordinarie risorse economiche del Comnne non avranno permesso di compierle, si troveranno iniziate nei punti, dove i proprietari stessi,

per volontarie o necessarie ricostruzioni, avranno dovuto porre gli stabili secondo le linee regolatrici. Sicchè questi punti costituiranno tanti capisaldi, e sarà facile ottenere una proroga di tempo per la validità del piano (lo che dalla stessa legge sulle espropriazioni è consentito), o compilare un successivo piano regolatore, che sarà il complemento del concetto e del disegno di quello di cui ora ci occupiamo.

Comprendiamo che in atto pratico non potrà forse seguirsi in tutto l'ordine accennato, e non domandiamo che tale ordine sia dal Consigiio assolutamente prescritto.

Crediamo utile peraltro di raccomandare alla Municipale Amministrazione, che salvo i casi, nei quali per favorevoli o accidentali circostanze convenga dare esecuzione a parziali lavori, che si pensava poter rimandare ad epoca più remota, si facciano convergere tutte le forze e le risorse finanziarie a dare compimento alle opere edilizie della prima classe, e poi alle altre della seconda, le quali riassumiamo negli elenchi seguenti:

1ª CLASSE

Opere di maggiore urgenza da eseguirsi entro un tempo possibilmente breve.

1. Prosecuzione della via Nazionale sino al Ponte Sant'Angelo.
2. Allargamento della via dei Chiavari e dei Pettinari per accedere al Ponte Sisto, e sistemazione delle due vie, che dal Ponte Sisto conducono alla Piazza di S. M. in Trastevere, e alla via Garibaldi.

3. Allargamento della via della Cuccagna e nuova strada dalla piazza Agonale alla piazzetta dell'Orso.
4. Prosecuzione della via di Ripetta e della Scrofa.
5. Nuovo ponte sul Tevere all'Orso.
6. Nuovo ponte alla Regola.
7. Via che dal ponte alla Regola va a S. Francesco a Ripa e alla stazione di Trastevere, passando per la via di S. Crisogono, e innanzi la fabbrica dei tabacchi.
8. Nuova via fra le piazze di Fontana di Trevi e del Pantheon.
9. Strada che dalla via degli Astalli va alla via Montanara.
10. Allargamento della via Tomacelli.
11. Prosecuzione della via del Corso fino al Foro Romano, e alla via Labicana, e allargamento di questa.
12. Via Cavour da S. M. Maggiore al Fôro Romano.
13. Viadotto a traverso il Fôro Romano dalla via Cavour alla via di S. Teodoro.
14. Via dello Statuto da S. Lucia in Selci alla via Merulana.
15. Parziale demolizione del Ghetto secondo che lo permetta lo stato di nuove abitazioni.
16. Acquisto del terreno pel passeggio esterno.
17. Mercati e loro collegamento colla strada ferrata.
18. Prolungamento della via dei Serpenti fino al Colosseo.
19. Allargamento della via di S. Lorenzo dal termine del Quartiere al Castro Pretorio fino al luogo della nuova porta S. Lorenzo, e apertura di questa.

20. Oltre queste opere, nel primo periodo si dovrà gradualmente eseguire la fognatura e la sistemazione delle strade nei nuovi quartieri, in relazione dello sviluppo, che ivi prenderà la fabbricazione delle case.
21. Ugualmente l'apertura delle grandi strade interne darà luogo alla esecuzione delle fogne costituenti la prima serie di opere pel risanamento del sotto suolo.
22. Finalmente si eseguiranno nel primo periodo gli edifizi di carattere governativo, secondo l'ordine che sarà dal Governo determinato.

2ª CLASSE

Opere la esecuzione delle quali quantunque importante, può rimandarsi al secondo periodo di tempo utile per l'attuazione del piano regolatore.

1. Demolizione complementare del Ghetto e conseguente sistemazione del suolo.
2. Due ponti suburbani sul Tevere.
3. Trasporto del Mattatoio e del Campo Boario al Testaccio.
4. Ponte sul Tevere a Porta Portese.
5. Prosecuzione della via Larga fino al Tevere.
6. Ponte sul Tevere alla metà della Longara.
7. Prosecuzione della via delia Longara.
8. Allargamento della via Longaretta.
9. Prolungamento della via del Babuino e Due Macelli, passando sotto il giardino del Quirinale fino alla via Nazionale.

10. Allargamento del Corso fra la via delle Convertite e il vicolo Cacciabove.
11. Prolungamento della via del Tritone.
12. Compimento delle Piazze di Fontana di Trevi e del Pantheon, e sistemazione delle strade che da queste piazze si collegano colle prossime arterie.
13. Ponte sul Tevere dietro la Piazza del Popolo.
14. I viali più importanti del passeggio interno di circonvallazione.
15. I raccordamenti delle strade coi due lungotevere, e delle relative fogne coi collettori bassi; e sistemazione del piano degli stessi lungotevere.
16. Seconda serie di opere per la riforma della fognatura pel bonificamento del sottosuolo.
17. Compimento della fognatura e delle strade dei nuovi quartieri.

3ª CLASSE

In questa ultima classe si comprendono tutte le altre opere segnate nel piano regolatore, che il Comune farà, se i mezzi non gli faranno difetto, ma che non potranno esser pregiudicate per fatto dei privati.

E qui la Commissione pone fine a questa relazione soddisfatta se col presente lavoro potrà risparmiare al Consiglio la necessità di una minuta e lunga discussione sopra ogni proposta del piano regolatore, e se avrà contribuito a metterlo in grado di prendere sollecitamente le sue definitive deliberazioni in argomento

così importante per sè stesso, e per le molteplici sue conseguenze.

Crederemmo però di mancare al nostro dovere se omettessimo di dichiarare che, nel piano regolatore datoci ad esaminare, avendo sempre trovata l'applicazione di quelle massime e principii direttivi che a suo luogo esponemmo, ed ai quali dicemmo doversi conformare quello della città di Roma, il nostro cómpito fu reso assai più facile. E da nostra parte, e speriamo altresì dalla Vostra, Onorevoli Signori Consiglieri, tributiamo specialissima lode allo Egregio Capo Ingegnere dell'ufficio tecnico Municipale Signor cavaliere Alessandro Viviani il quale a lungo, e così bene, a parer nostro, studiò quest'opera del riordinamento ed ampliamento di Roma, e seppe dagli involontari indugi trarre saggiamente occasione d'introdurvi, mano mano, quanto di meglio e di possibile a farsi suggerirono a lui la meditazione e le manifestazioni della pubblica opinione.

Roma, 27 aprile 1882.

LA COMMISSIONE

FRANCESCO NOBILI-VITELLESCHI *Presidente.*
MARCO OTTOBONI Duca di Fiano
GIOVAN BATTISTA DE ROSSI
SALVATORE BIANCHI
EMIDIO RENAZZI
ANDREA BRACCI
GAETANO BOMPIANI, *Relatore.*

ANTONIO DE VECCHIS, *Segretario.*

INDICE